

STAT

# LE COMPERE DI SAN GIORGIO



**MENSILE DELLA CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA E AGRICOLTURA DI GENOVA**

**ANNO II - N. 5**

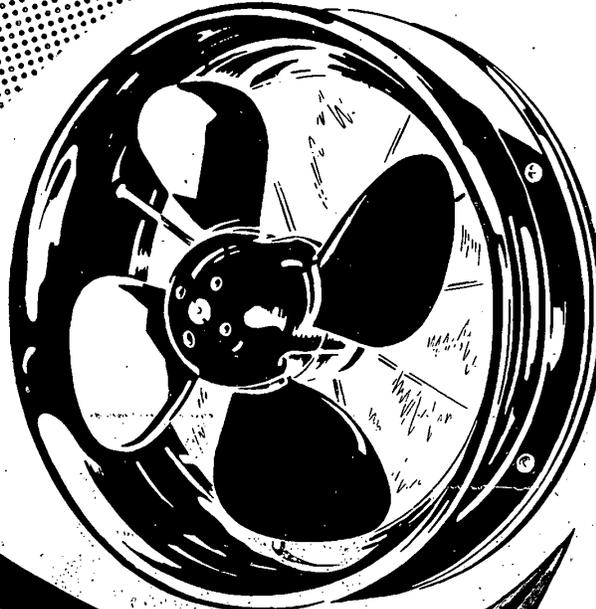
**MAGGIO 1953**



# Arielflux

rinnovatore d'aria

chiusura brevettata



luminosità dell'ambiente inalterata.

installazione e applicazione, semplicissime.

non più cattivi odori  
... correnti d'aria  
... fumo, polvere

## SAN GIORGIO

SOCIETÀ INDUSTRIALE PER AZIONI - GENOVA - VIA CORSICA, 21 -

# BANCO DI ROMA

## **BANCA DI INTERESSE NAZIONALE**

Cap. e Riserva L. 2.000.000.000

Anno di fondazione 1880

SEDE SOCIALE E DIREZIONE CENTRALE IN ROMA  
Oltre 150 filiali in Italia

## **FILIALI ALL'ESTERO**

TURCHIA: Istanbul, Izmir

ERITREA: Asmara, Massaua

LIBANO: Beirut, Tripoli

LIBIA: Tripoli

SOMALIA: Mogadiscio, Merca

• • •

## **UFFICI DI RAPPRESENTANZA**

LONDRA - FRANCOFORTE SUL MENO - NEW YORK - BUENOS AIRES

• • •

## **BANCHE ESTERE AFFILIATE**

BANCO DI ROMA (Francia): Parigi, Lion, Montecarlo

BANCO DI ROMA PER LA SVIZZERA: Lugano, Chiasso

BANCO DI ROMA (Belgique): Bruxelles

BANCO ITALO - EGIZIANO: Alessandria, Il Cairo

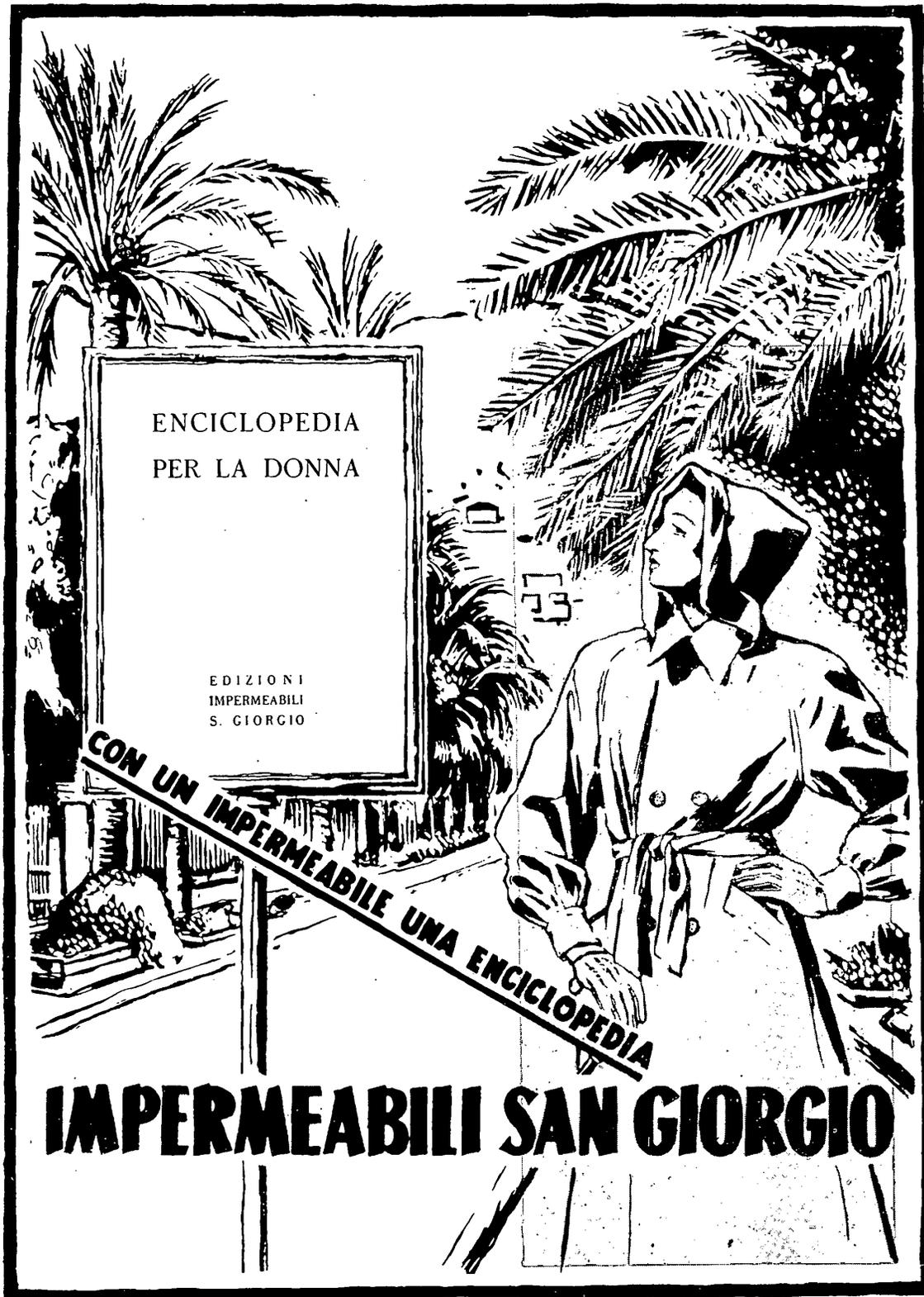
• • •

### FILIALE DI GENOVA:

PIAZZA DE FERRARI, 3 N. - TELEFONO 25.855-9 - 290.351-5 - 290.451-4

• • •

Altre filiali nella Liguria: IMPERIA - RAPALLO - SAVONA



# BANCO DE ITALIA Y RIO DE LA PLATA

FONDATAO NELL'ANNO 1872

SEDE CENTRALE IN BUENOS AIRES

48 Succursali nella Repubblica Argentina

3 Sedi in Italia:

**GENOVA**

Piazza Fontane Marose, 1

**MILANO**

Via Manzoni, 3

**NAPOLI**

Via Roma, 129-132

CORRISPONDENTI IN TUTTO IL MONDO

Tutte le operazioni di Banca



*Modernità di impianto  
Perfezione di laboratori  
Abilità di maestranze  
Greggi pregiati  
Puntualità di servizi*

**garantiscono**

*supercarburanti e carburanti  
ad altissimo numero di ottano*

*Lubrificanti eletti, in vendita  
diretta al consumo*

Raffineria Dott. EDOARDO GARRONE - Genova

## Visitate GENOVA

**Centro Turistico Industriale  
e Commerciale della Riviera Italiana**

•

*le fanno corona stazioni di soggiorno  
di fama internazionale.*

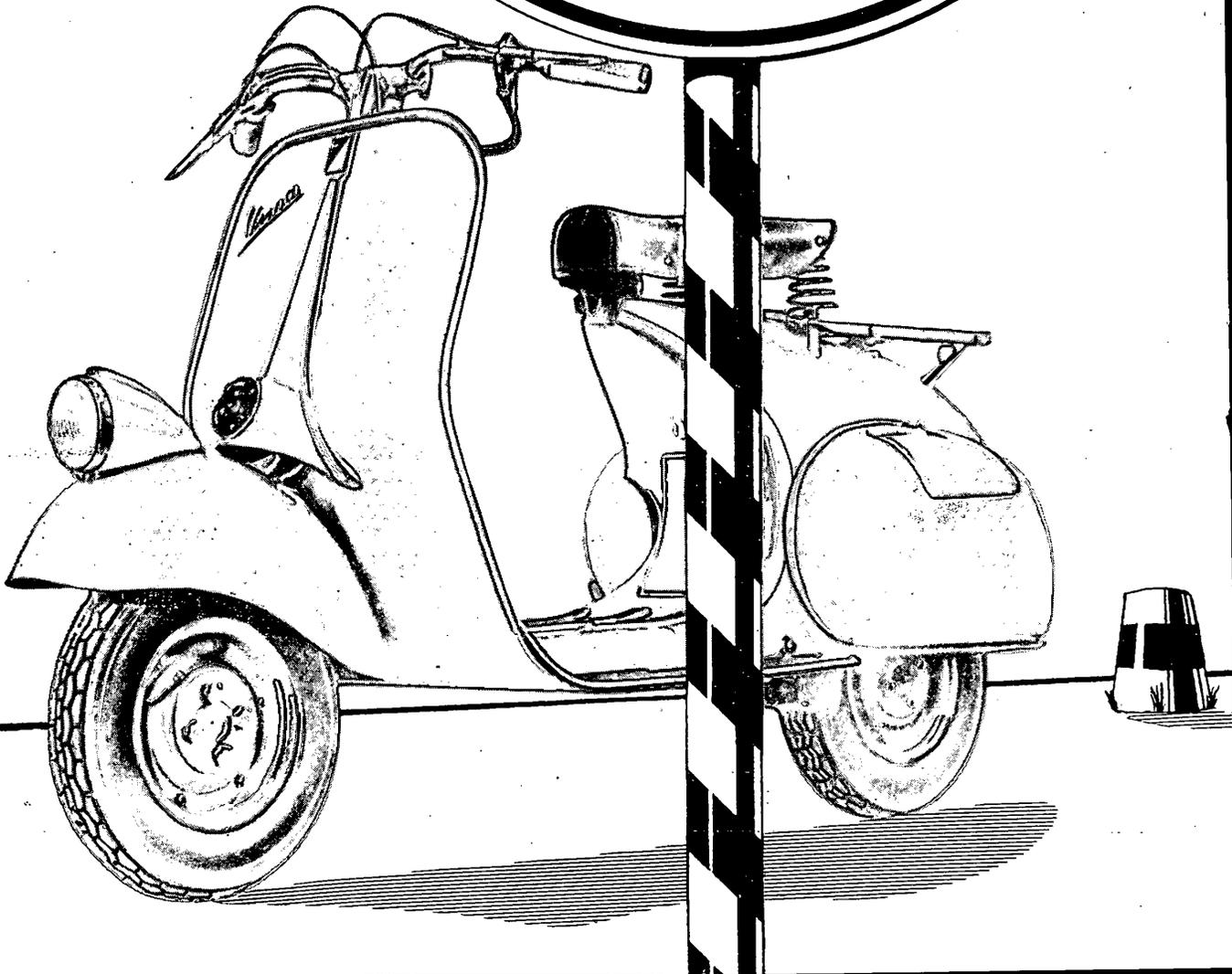
•

**Arenzano - Pegli - Nervi - Camogli  
Portofino - S. Margherita - Rapallo  
Lavagna - Sestri Levante**

•

Informazioni:

Ente Provinciale per il Turismo - Genova





ITAM



# ISBRANDTSEN COMPANY, Inc.

IL PIÙ GRANDE SERVIZIO MERCI INDIPENDENTE del MONDO

New York - Lisbon - Genova - Alexandria - Beirut - Jeddah - Aden - Karachi - Bombay - Colombo - Singapore - Manila ed altri Porti delle Filippine - Hongkong - Shanghai (1) - Tsingtao (1) - Tientsin (1) - Takao - Kaelung - Kobe - Nagoya - Shipizu - Yokohama - San Francisco - Los Angeles - Panama - New York

(1) Scali non effettuati fino a nuovo ordine.

PARTENZE QUINDICINALI CON NAVI DELLA VELOCITA' ORARIA DI ESERCIZIO DI 16 MIGLIA

Agente Generale per l'Italia:

**C. A. M. A - COMPAGNIA AGENZIE MARITTIME ARMATORIALI S. r. l.**  
con Sede in GENOVA - Piazza S. Matteo, 14 - Tel. 21.193 - 28.043

## ISTITUTO BANCARIO SAN PAOLO DI TORINO

Istituto di Credito di Diritto Pubblico

Sede Centrale in TORINO

SEDI in

Torino - Genova - Milano - Roma

137 SUCCURSALI E AGENZIE in  
Piemonte - Liguria - Lombardia

TUITE LE OPERAZIONI DI BANCA E BORSA  
CREDITO FONDARIO

Depositi e conti correnti al 31 12 1952 L. 64.581.988.716  
Assegni in circolazione » 1.847.276.705  
Cartelle fondiarie in circolazione » 14.157.609.000  
Fondi patrimoniali » 938.381.514

casella post. 322

# Intermare

esce a Genova

Tutta l'attività marittima in una pagina

cambio

Il mondo marittimo, il mercato dei noli, le costruzioni navali, i problemi più importanti, il traffico portuale, le nuove costruzioni, la bibliografia marittima, sono ogni mese accuratamente, studiati e vagliati, con ricchezza di dati, di fonti, di documentazioni, scritte e fotografiche dalla Rivista

Corrispondenti in tutto il mondo. Collaborazione dei più noti scrittori marittimi.

# La Marina Mercantile

diretta dal prof.  
BRUNO MINO LETTI

Ogni fascicolo (50 pagine di testo illustrato in grande formato) costa L. 650. L'abbonamento annuo è di L. 7.000

GENOVA  
Via S. Lorenzo, 13 - Tel. 22 - 650  
cambio

**CASSA SPIRALE E VALVOLA ROTATIVA**



FUSIONI ESEGUITE PER CONTO DELLE COSTRUZIONI MECCANICHE "RIVA" MILANO DALLA

# **SOC. IT. ACCIAIERIE CORNIGLIANO**

GENOVA • VIA S. SEBASTIANO, 2 • TEL. 586'651



**ACCIAI COMUNI E SPECIALI**  
**FUSI-FUCINATI-LAMINATI A CALDO-PROFILATI**  
**PER OGNI INDUSTRIA E COSTRUZIONE**

**BANDA STAGNATA**

**TUTTE LE LAVORAZIONI DI GROSSA E MEDIA MECCANICA**

**Ditta ANIELLI AMEDEO - Genova** CORSO ANDREA PODESTÀ, 5 B int. 1  
Coloriture Edili e Industriali Telefono 52.530

**FRATELLI PIZZOCRO** CARTA e CANCELLERIA  
GENOVA Piazza Giustiniani, 6-4 - Telefono 23.920 Forniture complete per uffici

# BANCO DI SICILIA

Presidenza e Direzione Generale in Palermo  
SEDI NELLE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA

## A G E N Z I E

### UFFICI DI RAPPRESENTANZA:

NEW YORK - 37 Wall Street

MONACO DI BAVIERA - Theatinerstrasse, 23-1

### FILIALE ALL'ESTERO

TRIPOLI D'AFRICA

Gli assegni a copertura garantita del **BANCO DI SICILIA**, pagabili  
a vista ovunque, danno modo di non portare in viaggio denaro contante

**Ditta T. GIORDANO ALVISI - Genova** SALITA DELLA TOSSE, 2 n. (da Via S. Vincenzo)  
Arredamenti - Mobili - Serramenti - Falegnameria - Riparazioni - Restauri  
Telefono 54.156 Abitazione 53.637

AGENZIA NAZIONALE  
ITALIANA "RADIOCOR"  
Notiziario Politico Economico  
Finanziario Mondiale

# REUTER

MILANO - Piazza Cavour, 2  
Tel. 702.434 - 702.435  
700.875 - 793.223

GENOVA  
Via Brigata Liguria

ROMA - Via della Mercede, 42  
Tel. 684.972 - 684.149

TORINO  
Via Roma - Pal. Stampa  
Tel. 41.847 cambio

# Le Compere di San Giorgio

Mensile della Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Genova

Anno II - N. 5

MAGGIO 1953

Direttore: Prof. BRUNO MINOLETTI  
Segretario Gen. della Camera di Commercio  
Redattore capo resp.: AMEDEO VIALE

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE:  
CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA  
VIA GARIBALDI 4 - TELEFONO 22.285

Un numero costa Lire 300 - Abbonamento  
annuo Lire 3000 + I.G.E. - Estero il doppio

Autorizzazione del Tribunale Civile di Genova  
Num. 242 del 11-10-1952

Spedizione in abbonamento postale Gruppo III

C. C. postale N. 4/15970

Arti Grafiche - Siletto - Via Medici del Vascello

A pagina 310:

La Madonna del Puget che un tempo ornava la Cappella del Palazzo Carrega Cataldi.

## Sommario

La rete stradale del Savonese - <i>Maurizio Marrone</i>	Pag. 311
La vasca di prova per modelli di navi - <i>Alfio di Bella</i>	» 318
Gli scambi internazionali negli ultimi anni - <i>Wyndham White</i>	» 320
S. E. Cappa per la Marina Mercantile	» 323
Il punto franco di Genova - <i>Mario Benifei</i>	» 325
Per la determinazione dei valori in Dogana - <i>P. B. Brolis</i>	» 328
La «Cristoforo Colombo»	» 331
Venezuela: importatore di beni strumentali - <i>Mario Giustetto</i>	» 333
La mostra della vita all'aria aperta	» 335
Il piano Schuman - <i>Luciano Bolis</i>	» 337

Atti della Giunta Camerale: pag. 341 - Note del mese: pag. 343 - Informazioni economiche: pag. 352 - Borse e Mercati: pag. 355 - Il mercato dei noli marittimi: pag. 356 - Commercio estero: pag. 358 - Archivio legislativo: pag. 369 - Mostre e Fiere: pag. 370 - Biblioteca: pag. 372  
Congiuntura economica: pag. 375

*Delle opinioni manifestate negli scritti firmati sono responsabili i singoli Autori, dei quali la Direzione intende di rispettare la piena libertà di giudizio.*



*La Madonna del Puget che un tempo ornava la  
Cappella del Palazzo Carrega Cataldi*

# La rete stradale del Savonese

Maurizio Marrone

*La Rivista della Camera di Commercio di Genova ospita ben volentieri questo articolo del Dott. Maurizio di Savona, progettista dell'autostrada Savona-Torino per Giovo di Sassello-Acqui-Moncalieri, in collegamento con l'autostrada proveniente da Genova per Ovada-Acqui, in nome di quella collaborazione fra i due porti liguri che, liberamente concordata in passato, darà buoni frutti se sarà mantenuta viva con largo spirito di responsabilità e di comprensione dei reciproci e convergenti interessi.*

La progettata autostrada Savona-Ceva gioverebbe ad un limitato settore del retroterra già collegato a Savona mediante una strada efficiente per due terzi del suo sviluppo, facilmente rettificabile nel restante e poi in grado di sopportare notevoli incrementi di traffico. Ad onta di tutte le affermazioni in proposito, tale itinerario non presenta quei minimi di lunghezza virtuale e di pendenza, di elevatezza media e di valico, di costo di costruzione e di esercizio, verso i quali tende la moderna viabilità, nemmeno per quanto riguarda il collegamento Savona-Torino. Il realizzo di tale opera — fatta eccezione per le indispensabili varianti — costituirebbe sterile tentativo di imprimere ai traffici un flusso artificioso e antieconomico.

\* \* \*

Gli Enti Savonesi si erano da tempo orientati sulla necessità che le comunicazioni della loro città con l'entroterra si collegassero razionalmente con le pianure che fanno capo a Ceva e ad Acqui. La necessità di tale sdoppiamento appare evidente quando si consideri che un'ampia zona montuosa si stacca dal versante Padano dell'Appennino Ligure a nord di Savona e si spinge a ventaglio fino all'arco del Tanaro, tra Ceva ed Asti, articolandosi nelle alture delle Langhe e del Monferrato e dividendo la pianura dell'« Interland » Savonese in due compartimenti separati che presentano la minor distanza da Savona rispettivamente in prossimità degli accennati centri di Acqui e Ceva.

Fortunatamente anche le più brevi congiungenti di detti punti con Savona, coincidono con depressioni appenniniche atte a conseguire le migliori condizioni viabili. Premesso che entrambe queste due comunicazioni sono egualmente indispensabili per l'economia del totale accennato retroterra e per gli sviluppi di Savona e del suo porto, occorre tuttavia esaminare il problema della diversa importanza che ciascuna di esse riveste e quello dell'esistenza di comunicazioni già in parte atte ad accogliere i moderni traffici.

Circa l'importanza, appare evidente l'enorme diversità di estensione che i due settori del detto retroterra presentano: un corridoio largo poco più di 40 Km. tra le Alpi del confine francese da un lato e le alture delle Langhe dall'altro, per il settore che fa capo a Ceva; invece, il Piemonte orientale, la Lombardia, l'Emilia, il collegamento col Veneto e quelli eventuali del centro Europa, per quello che fa capo ad Acqui.

Le asperità montuose che separano Savona da quest'ultimo settore sono inoltre più facilmente superabili perchè non v'è che da attraversare in galleria l'unico valico di Giovo di Sassello, ad una quota poco più elevata di 400 m., mentre dall'altro settore si trovano i tre successivi valichi di Cadibona, Montecala e Montezemolo, per l'ultimo dei quali la più bassa quota di attraversamento in galleria sino ad ora prevista supera i 600 metri s.l.m. Si aggiunga infine che verso Acqui, per avere una comunicazione razionale, occorre la totale costruzione di una strada in nuova sede, mentre verso Ceva esistono già ottimi tronchi stradali, agevolmente percorribili con i moderni automezzi lungo le statali 29 e 28 bis. Perciò la costruzione di sole tre rettifiche nei tratti: Cadibona-Altare, Marghero-Millesimo ed in corrispondenza di Montezemolo — con sviluppo totale inferiore ai 18 Km. — consentirebbe di adeguare la viabilità esistente alle esigenze del traffico, che non è eccessivamente voluminoso, nè lo sarà in un prossimo futuro.

V'è inoltre da considerare che la nuova arteria prevista attraverso il Giovo di Sassello, consente di realizzare importanti direttrici stradali atte a convogliare vantaggiosamente anche il traffico di Genova, in modo da assicurare minori costi unitari di costruzione e di esercizio e maggiori possibilità di autofinanziamento.

Dette direttrici — divergenti in prossimità di Acqui e di Retorto — costituiscono, mercè il tronco autostradale: Ge-Multedo - Rossiglione - Ovada - Acqui (progettato dal dott. ing. Luigi Calvi, unitamente a parte delle direttrici in discorso) un sistema unitario di autostrade per il retroterra di Genova e Savona. Esse puntano:

— su Voghera e Milano (Km. 162 da Savona a Milano e Km. 144 da Genova — piazzale della camionale — a Milano);

- su Alessandria e Casale (Km. 125 da Savona a Casale, Km. 101 da Genova a Casale);
- su Asti e Torino (Km. 129,900 da Savona a Torino e Km. 143 da Genova a Torino);

e cioè con percorrenze in ciascun caso più brevi di quelle finora riscontrate per ogni altra via esistente o progettata.

Da queste considerazioni erano partiti i rappresentanti degli Enti Savonesi che al convegno di Sassello nel 1949 ed in altre successive riunioni, in pieno accordo con i rappresentanti degli Enti Genovesi, avevano dichiarato di considerare urgente e vantaggiosa la costruzione di una autostrada in nuova sede, da Savona verso Acqui, in armonia al sistema autostradale unitario su accennato; limitandosi per ciò che riguarda la congiungente verso Ceva a chiedere con eguale urgenza l'esecuzione delle varianti sopra accennate, di massima studiate da tempo.

Gli Enti Torinesi, benchè avessero aderito — in una riunione tenutasi alla loro Camera di Commercio nel marzo 1948 — alla soluzione della unica autostrada: Torino-Bistagno, sdoppiata ivi per Savona e per Genova e che costituisce una delle tre direttrici del sistema unitario accennato, vi si sono in seguito dimostrati decisamente ostili. E pur partecipando — in unione agli Enti Genovesi e Savonesi — a speciali commissioni tecniche susseguite per l'esame dei vari tracciati, gli Enti Torinesi nulla hanno tralasciato perchè fosse prescelto in linea tecnica, il tracciato passante per Ceva e se anche a ciò non sono riusciti, hanno tuttavia raggiunto il sicuro risultato di far procrastinare indefinitamente ogni concreta decisione in proposito.

Nel contempo i principali quotidiani torinesi, unanimi, avevano impostato e condotto una campagna di esaltazione del tracciato autostradale Ceva-Savona, fatta prevalentemente di affermazioni, coll'omissione di quei dati tecnici quantitativi (numerici), che più facilmente sono oggetto di efficaci, convincenti raffronti. Malgrado la grande importanza assunta oggi dalle comunicazioni autostradali e, in particolare, di quelle che dovrebbero congiungere Torino al Mar Ligure, i detti giornali hanno sistematicamente rifiutato ogni ospitalità a considerazioni che non fossero orchestrate con la dogmatica impostazione « della indiscussa superiorità e preponderante importanza rappresentata dal tracciato Savona-Ceva su qualunque altro progetto di valico transappenninico concepibile tra il mare Ligure e l'entroterra ». Autorevoli personalità torinesi nello scrivere pubblicamente o dare interviste sul problema delle comunicazioni stradali della propria regione, hanno via via adottato lo strano sistema di non attribuire alcun rilievo a quelle dirette verso Genova, sebbene notoriamente le loro condizioni presentino gravi insopportabili deficienze. Si è arrivati così gradatamente ad abbozzare complessi piani regolatori delle necessità autostradali torinesi, ove Genova non figura affatto. Tali piani sembrano impostati come se nel territorio compreso

tra Asti, Alessandria, Passo dei Giovi, dorsale Appenninico fino al Colle di Cadibona e a Ceva, esistesse un massiccio montuoso impenetrabile od una depressione lacustre. Come sintesi di tale impostazione, si è giunti ad affermare che: « l'autostrada Savona-Ceva costituirà il più razionale collegamento per le comunicazioni stradali di Roma e di Genova con Torino, la Val d'Aosta ed il centro Europa! ».

Sarebbe interessante conoscere cosa pensino in proposito le popolazioni della zona circoscritta dalla linea perimetrale ora indicata! E per realizzare la soluzione del problema in esame, si è recentemente costituita a Torino la Società « SPASIS » col fine, tra gli altri, di promuovere la costruzione dell'autostrada Ceva-Savona; è stato redatto il relativo progetto, e negli ultimi mesi — attraverso comunicati stampa — si è frequentemente affermato che tale opera è stata approvata in sede tecnica dall'ANAS e che essa diverrà presto realtà. Nulla si sa circa il relativo finanziamento e mentre taluno sostiene che esso dipenderà prevalentemente da iniziative private, altri affermano che invece sarà fatto con pubblico danaro.

\* \* \*

Un semplice sguardo alla carta geografica dell'Italia settentrionale pare sufficiente — a nostro avviso — a suscitare anche in chi ha poca dimestichezza della zona, seri dubbi sulla fondatezza di qualcuna delle affermazioni innanzi riportate.

Dall'esame poi di questo e di altri progetti, le cui finalità presentino quel tanto di omogeneo che è indispensabile a consentire raffronti, possono trarsi elementi di giudizio tali da mettere a prova qualsiasi affermazione in proposito.

Si potrà assumere all'uopo, come termine di raffronto, l'itinerario della progettata Ceva-Savona in unione ai tronchi delle statali n. 28 e n. 20 passanti per Mondovì, Fossano, Savigliano, Carmagnola, ai quali i sostenitori della progettata Ceva-Savona sogliono appoggiarla ufficialmente per il collegamento con Torino. (1) Altro termine del raffronto può essere costituito dalla progettata autostrada Savona, Giovi di

(1) Un progetto di autostrada tra Ceva e Torino era stato redatto qualche anno fa per iniziativa di Enti Torinesi, a completamento di altri tronchi collegati ai punti terminali; ma da tempo non se ne parla più, probabilmente in conseguenza delle obiezioni mosse al tracciato, che prevedeva 21 ponti sul solo fiume Tanaro tra Lesegno e Monchiero. Attualmente v'è chi prevede tra Ceva e Torino soltanto rettifiche alla nazionale esistente comportanti la riduzione del totale percorso Savona-Torino a complessivi Km. 152,400; v'è invece chi auspica all'uopo lo studio di un collegamento autostradale in nuova sede fino a Torino. Si osserva tuttavia che trovandosi Ceva — punto obbligato dell'itinerario — lungi dalla minor congiungente Torino-Savona e volendo inoltre scartare il passaggio lungo l'anzidetto difficile tratto della valle del Tanaro, sarà difficile conseguire al riguardo ulteriori apprezzabili riduzioni di percorso.

Sassello, Acqui, Asti, Torino (2) e per garantire l'autenticità delle riportate rispettive caratteristiche tecnico economiche, esse sono state tratte dai disegni pubblicati a cura della « SPASIS » e dalla relazione della Commissione Tecnica Ligure-Piemontese per le

« comunicazioni autostradali tra Torino ed i Porti Liguri » emessa a Torino nell'anno 1952.

Dai grafici — relativi ai tracciati in esame — qui riprodotti si rilevano interessanti, evidenti raffronti tra le più salienti rispettive caratteristiche quali:

	Tracciato per Ceva	Tracciato per Acqui
Lunghezza topografica tra Savona (torre Pancaldo) e Torino (Piazza Castello)	Km. 160,100	Km. 129,900
Rapporto tra i due termini: lunghezza topografica e distanza in linea d'aria	$\frac{160,100}{106} = 1,51$	$\frac{129,900}{106} = 1,22$
Quota massima di valico	m. 655 s.l.m.	m. 462 s.l.m.
Sommatoria dislivelli in ascesa da Savona a Torino	m. 1189	m. 758
Sommatoria dislivelli in ascesa in senso inverso	m. 957	m. 526
Pendenze massime	4%	3,33%
Curve di raggio minimo	m. 150	m. 200
Gallerie	Km. 4,123	Km. 5,790
Viadotti	Km. 9,856	Km. 4,272
	(solo per la Savona - Ceva)	(per l'intero tracciato Savona - Torino per Acqui)
Tratti di percorso alle seguenti quote:		
— fra m. 500 e m. 655 s.l.m.	Km. 12	Km. —
— fra m. 400 e m. 500 s.l.m.	Km. 51	Km. 6
— fra m. 270 e m. 400 s.l.m.	Km. 45	Km. 14
Altri dati riguardanti caratteristiche altimetriche e planimetriche nel tronco Albissola - Acqui - Moncalieri lungo Km. 117,950.		
Sviluppo in orizzontale		Km. 44,164
Sviluppo con pendenza fino a 1%		Km. 19,340
Sviluppo con pendenza fino a 2%		Km. 26,250
Sviluppo con pendenza tra 2% e 3,33%		Km. 28,196
		Km. 117,950
Sviluppo in rettilifilo		Km. 91,053
Curve con raggio tra 250 e 500 m.		Km. 24,897
Curve con raggio di m. 200		Km. 2,000
		Km. 117,950

Dal progetto *Spasis* e pubblicazioni sulle nazionali esistenti, mancano dettagli circa questi ultimi elementi.

Non è possibile determinare le *lunghezze virtuali* dei due tracciati per la mancanza dei necessari dettagli su quella per Ceva. Si richiama tuttavia l'autorevole giudizio contenuto nella relazione della Commissione tecnica suaccennata ove è detto — dopo aver esaminato i progetti di valico transappenninico per Montezemolo e per Giovo di Sassello — « che i confronti tra le lunghezze virtuali non sono, nel caso in oggetto, di molto dissimili da quelle tra le lunghezze topografi-

che ». La Commissione aveva esaminato un progetto diverso da quello adottato ora dalla « SPASIS », ma poichè le caratteristiche di quello erano più ardite e perciò più adeguate alle esigenze viabili, eventuali variazioni non sposterebbero il giudizio ai fini qui invocati.

### Osservazioni circa il volume del traffico

Da una tabella riportata nella relazione tecnica su accennata si rileva che il traffico sulla statale n. 28 bis alla data:

del 30-9-1950 era di: 429 autotreni - 604 autocarri - 731 vetture

del 28-10-1950 era di: 208 autotreni - 391 autocarri - 584 vetture.

Si può dedurre che in una stagione in cui non hanno incidenza le gravi difficoltà stagionali causate dalle attuali forti pendenze di alcuni tronchi della

(2) Lo scrivente precisa che egli non ebbe a interessarsi soltanto di questo tracciato, ma anche di quello per Cadibona e Montezemolo, tanto che due notevoli tratti dell'attuale progetto « SPASIS » (quello a mare della galleria Passeggi e quello di valico tra Valzemola e le Molere) per quanto è possibile apprendere dai disegni in scala ridotta stampati dalla « SPASIS », si identificano con studi da lui eseguiti e resi pubblici negli anni 1945 e 1946. Il successivo suo orientamento verso un completo tracciato autostradale spostato a levante delle Langhe è stato determinato dal maturarsi delle considerazioni tecnico economiche esposte in questo articolo.

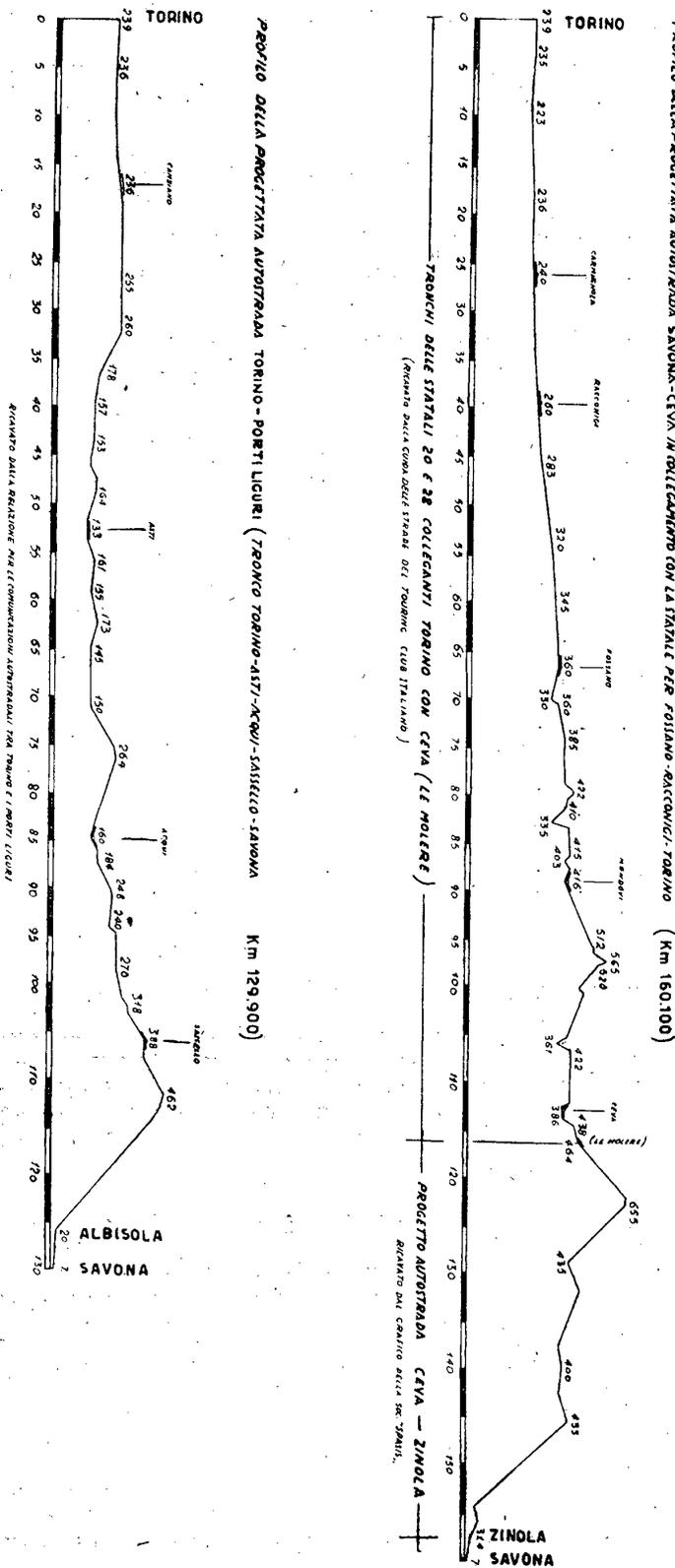


FIG. 2 PROFILI DEI CONTRAPPISTI TRACCIATI RAPPORTO GRAFICO Lunghezza direzione = 25

28 bis, il traffico diretto a Ceva e a Torino risulta assai inferiore e lontano da quello che occorrerebbe per finanziare una autostrada o per giustificare il raddoppio dei tratti già efficienti.

Osservando per contro i dati del traffico tra Alessandria e Torino e cioè della statale n. 10 risulta che per i tre tipi su indicati si ha ivi una media giornaliera di oltre 3000 veicoli complessivi. Tale fatto può dare la misura approssimativa del traffico proveniente da Genova e diretto a Torino che dopo Acqui si sommerebbe a quello proveniente da Savona per la stessa metà, qualunque esso sia a potenziamento del volume totale del traffico di una autostrada, comune ai due porti, da Acqui a Torino. Pare ovvio qualsiasi commento in proposito.

**Osservazioni circa il costo di produzione**

Tutti i dati relativi alla determinazione e raffronti di spese di costruzione per i vari itinerari esaminati, sono stati determinati dalla Commissione tecnica su indicata considerando in ogni caso un piano stradale costituito da tre piste viabili affiancate della complessiva larghezza di m. 10,50 oltre le relative cunette o banchine di larghezza variabile da m. 1 a m. 1,75 per parte. In galleria essendo proibito il sorpasso è stata prevista una carreggiata a due piste di m. 4 ciascuna e due marciapiedi a lato di m. 0,80 ciascuna (totalmente m. 9,60).

Come si rileva dai dati sopra raffrontati, la progettata autostrada Ceva-Savona, lunga Km. 41,087, presenta (pubblicazione «SPASIS») sviluppi in galleria di Km. 4,123 (10,03%), sviluppi su viadotto Km. 9,856 (23,5%).

Le dette opere d'arte figurano nel progettato tronco autostradale Albisola - Melazzo - Cambiano, lungo Km. 106,950, per Km. 5,790 (5,41%) in galleria, e per Km. 4,272 (3,99%) su viadotti.

La fonte di questi ultimi dati è la relazione tecnica più volte accennata; in essa le opere stesse figurano distinte rispettivamente: — per il tronco transappenninico Albisola-Melazzo di Km. 41,950.

sviluppo in galleria Km. 3,964 (9,45%), sviluppo su viadotto Km. 3,591 (8,56%);

— per il successivo tronco fino a Cambiano lungo Km. 65:

sviluppo in galleria Km. 2,697 (4,15%), sviluppo su viadotto Km. 0,702 (1,08%).

I relativi costi, nonché quelli della Ceva - Savona, sono stati così determinati dalla detta Commissione tecnica (all. 5 della relazione):

Tronco Albisola - Melazzo Km. 41,950 L. 13.270.000

Tronco Melazzo-Moncalieri Km. 76 L. 14.270.000

Tronco Zinola - Ceva Km. 45,655 L. 16.330.000

Si è già osservato che il progetto della Savona-Ceva, preso in esame dalla Commissione per determinare il costo sopra riferito, presentava caratteristiche più ardite di quelle ora adottate dalla « SPASIS » e che perciò quest'ultima dovrebbe consentire qualche economia rispetto al primo. Tuttavia, la rilevante entità delle principali opere d'arte ancora prevedibili per tale tracciato unitamente alle accidentalità del relativo terreno, si ritiene non permettano di prevedere che il suo costo unitario di sezione possa essere inferiore a quello del tracciato per Acqui.

Nella relazione della Commissione tecnica parte II (lettera f delle conclusioni) si legge:

« così può trovare realizzazione, per quanto concerne « Savona, il tracciato proposto dal dott. Marrone, che « migliora sostanzialmente la viabilità transappenninica alla terga di quel porto attraverso il passo del « Giovo di Sassello, risolvendo il problema del collegamento di tutta la riviera di ponente con il Piemonte centrale ed orientale e la bassa valle del Po.

Ad Acqui l'autostrada si inserirebbe nella S.S. n. 30, « salvo definire successivamente i tronchi complementari in relazione alla eventuale riunione con la « tratta proveniente da Genova per il Turchino ».

Questa impostazione consente un interessante pratico raffronto di dati più limitati e più omogenei, quali i progettati tronchi autostradali di valico appenninico — completamente in nuova sede e di sviluppo pressochè uguale — da Savona diretti rispettivamente a Ceva e ad Acqui.

Le esposte caratteristiche di sviluppo, di costo e di viabilità dei due itinerari non presentano differenze di rilievo ed entrambi questi raggiungono il fine di collegare modernamente (superando le asperità appenniniche interposte) Savona con zone piane del retroterra servite da buone strade nazionali raggiungenti anche Torino.

Queste parziali affinità danno maggior risalto proprio a quelle differenze già illustrate, che caratterizzano i due tracciati:

- diversa estensione ed importanza delle zone rispettivamente servite, mercè il più breve e meno accidentato percorso e conseguente diverso volume del traffico, per ciascuno di essi, prevedibile;
- convenienza di non costruire doppioni, lungo il percorso di uno di essi tracciati, già servito da

tronchi stradali in grado di soddisfare le moderne esigenze del traffico e di accoglierne gli incrementi prevedibili.

\* \* \*

Di fronte alle considerazioni che precedono, appare evidente come i moventi di coloro che sostengono e chiedono la costruzione dell'autostrada Savona - Ceva e oltre fino a Torino, debbano essere ricercati al di fuori di qualsiasi argomentazione tecnico-economica. Nè si può ragionevolmente supporre che dal capoluogo della regione Piemontese si voglia gratificare di particolari vantaggi determinate zone, quando così operando si causerebbero dannose contropartite nei riguardi di altre zone appartenenti tutte alla regione medesima. Ma se si prova a interpretare il fatto in esame nel quadro della generale impostazione che gli Enti torinesi danno unanimi alle autocomunicazioni del Piemonte, pare probabile che a base di tale condotta, vi sia la preoccupazione costantemente manifestata che importanti arterie transappenniniche congiungenti il Mar Ligure e la Val Padana possano spingersi nel centro Europa scartando Torino. E poichè di tali comunicazioni quelle tracciate a levante delle Langhe non contribuirebbero certo a dissipare detta preoccupazione, pare così spiegabile la calorosa preferenza che gli Enti sopradetti manifestano per l'autostrada Savona - Ceva.

Sia questo od altro il motivo per cui si vuole imprimere ai traffici un flusso artificioso, al beneficio che una determinata comunità, sia pure importante, si ripromette di conseguire attraendo a se maggiori affari, si contrappone un notevole naturale aggravio di costo dei trasporti con danno delle intere regioni ad essi interessate.

Cosa migliore parrebbe che ognuno cercasse di ritrarre i maggiori vantaggi dalle risorse che la natura gli ha dato e non si adoperasse per alterarle in peggio.

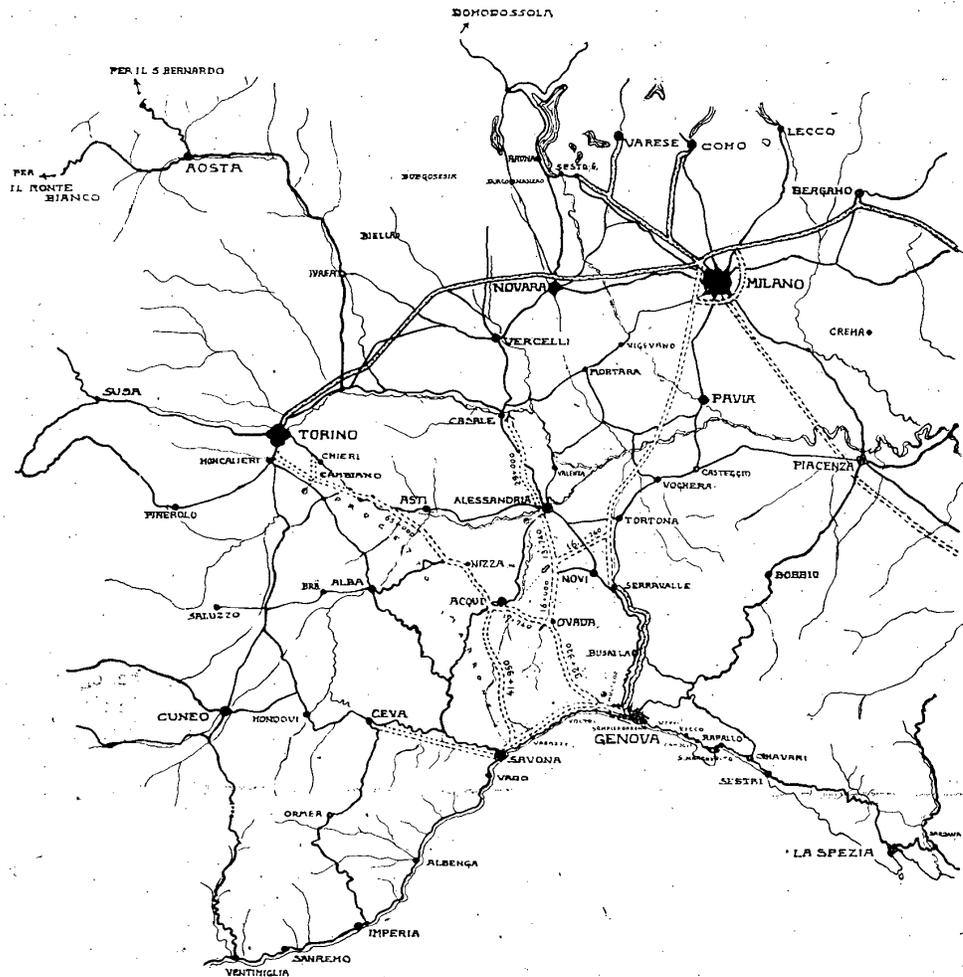
Nelle argomentazioni che seguono, ci riferiremo tuttavia esclusivamente al fatto obiettivamente accertato che, ad onta di tutte le affermazioni in proposito, l'itinerario del quale si discute non presenta quei minimi di lunghezza virtuale e di pendenza, di elevazione media e di valico, di costo di costruzione e di esercizio, verso i quali tende la moderna viabilità; nemmeno per quanto riguarda il collegamento Savona - Torino.

I casi di opere pubbliche che mancano delle caratteristiche necessarie a soddisfare i più vasti generali interessi e che sono tuttavia caldegiate (e qualche volta realizzate) in vista dei vantaggi che da essi si ripromettono determinati, anzi limitati gruppi, sono abbastanza frequenti, come sono frequenti i casi in cui si invocano protezioni doganali per favorire certe categorie di produttori, senza alcuna preoccupazione per i maggiori danni che sempre si provocano in tal modo ad altri più estesi settori! Si può anzi affermare che entrambi gli accennati modi di agire siano deprecabili

manifestazioni di un mal compreso senso di socialità, residui di una mentalità — purtroppo solo in parte sorpassata — per cui molti ravvisano nelle necessità organizzative della convivenza umana un facile mezzo per crearsi vantaggi o per difendere privilegi in contrasto con i più vasti interessi collettivi.

Ma per le opere pubbliche il dibattito si pone nei suoi giusti termini di fronte al problema dei relativi finanziamenti.

vato. Non esiteremmo a pronunciarci per l'affermativa se non considerassimo astrattismo puro l'ultima eventualità ora ipotizzata. E' noto infatti come il capitale privato sappia scartare più di quello pubblico le iniziative economicamente meno vantaggiose e perciò meno redditizie, per cui anche se talora il superamento di certi traguardi amministrativi rende necessaria una parvenza di investimenti privati, non mancano i più fini accorgimenti per predisporre il modo di riti-



*Carta delle strade in esercizio od in progetto interessanti Liguria, Piemonte e Lombardia*

Se appare evidente a chiunque l'assurdità della pretesa che col danaro di tutti siano finanziate opere pubbliche le quali pur rivestendo importanza economico-sociale per estesi settori nazionali, non si armonizzino col generale superiore interesse e, conseguentemente, risultino difformi dalla maniera meglio atta a realizzare un massimo di vantaggi; le opinioni non sono altrettanto chiare circa la liceità di simili iniziative quando si afferma di finanziarle con capitale pri-

rarli a tempo e comunque accollare ogni perdita allo Stato, in nome della entità degli investimenti, della funzione essenziale per l'economia della Nazione, dei fini sociali ecc. Motivi che possono essere giustissimi ma che in ogni caso sarebbe stato meglio aver vagliato esaurientemente in partenza. A fatti del genere assistiamo del resto, non solo per quanto concerne opere pubbliche, ma anche per talune importanti attività industriali.

Volendoci attenere strettamente ed in concreto al problema in esame, ci sia consentito osservare che il risparmio disponibile per investimenti, scarso com'è attualmente, non dovrebbe destinarsi ad opere di pubblico interesse, se non con priorità per quelle di rendimento massimo. Si raggiungerebbe così il duplice risultato di consentire una *soddisfacente remunerazione* al danaro impiegato e — nel nostro caso — di conseguire un *benefico apporto* nel tenore di vita della comunità interessata, mercè una sensibile riduzione nel costo dei trasporti che si ripercuote favorevolmente sull'economia tutta.

In qualunque altro modo si operasse si sprecherebbe della ricchezza, non si conseguirebbe alcuno dei vantaggi accennati e — con molta probabilità — si aggraverebbe il passivo del bilancio statale.

Su queste considerazioni dovrebbero meditare i rappresentanti degli Enti e gli uomini politici, delle regioni interessate nonchè i dirigenti degli organi tecnico-amministrativi centrali, i quali nell'aderire talora troppo facilmente alla richiesta di appoggiare questa o quella soluzione, non danno molta prova di conoscere a fondo i problemi che trattano e le responsabilità che assumono o, peggio ancora, si dimostrano a volte indifferenti che i problemi stessi vengano risolti o meno in armonia con i più vasti, generali, pubblici interessi che sono stati loro affidati.

Ma se ci duole dover talora constatare tanta noncuranza del pubblico bene, ci conforta per contro la

appassionata ricerca di soluzioni volte al conseguimento della massima utilità collettiva dimostrata da eminenti statisti che nel settore delle opere pubbliche sono investiti della maggiore responsabilità.

Nella prefazione, infatti, che il Ministro Adisio ha stilato per il programma poliennale di miglioramento ed incremento della rete delle autostrade e strade statali, pubblicato a cura dell'A.N.A.S. nel settembre scorso, si legge:

... « Scopo, tuttavia, della pubblicazione del piano no è quello di portarlo a conoscenza del maggior numero di tecnici e studiosi della materia, per quel contributo di critica costruttiva che, se implicherà ritocchi o modifiche al programma, gioverà certamente a renderlo più aderente alle obiettive necessità del paese e ai generali interessi dell'industria, del commercio e del traffico ».

Con vero compiacimento per la razionale impostazione data ad un problema così vitale per l'economia e l'avvenire del nostro Paese, esprimiamo anche viva gratitudine per l'assicurazione contenuta nella prefazione stessa che « eventuali proposte e critiche serene al piano presentato, formeranno oggetto del più attento studio da parte dell'A.N.A.S. ».

Confidiamo che la presente critica possa essere presa in esame, quale sincera, tempestiva, seppur modesta adesione all'invito del Ministro, per le necessità del Paese ed i generali interessi da lui precisati.

## **PREZZI ALL'ORIGINE**

*Rassegna quindicinale dei prezzi informativi riferiti ai principali mercati esteri di produzione e transazione*

Pubblicazione accreditata presso la Direzione Generale delle Dogane e presso le Direzioni Doganali ai fini della determinazione dei dazi "ad valorem,"

**Pubblica oltre 4500 quotazioni riferite a circa 800 prodotti contrattati su 200 mercati esteri**

*Per abbonamenti rivolgersi alla:*

**CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA**

**VIA GARIBALDI, 4**

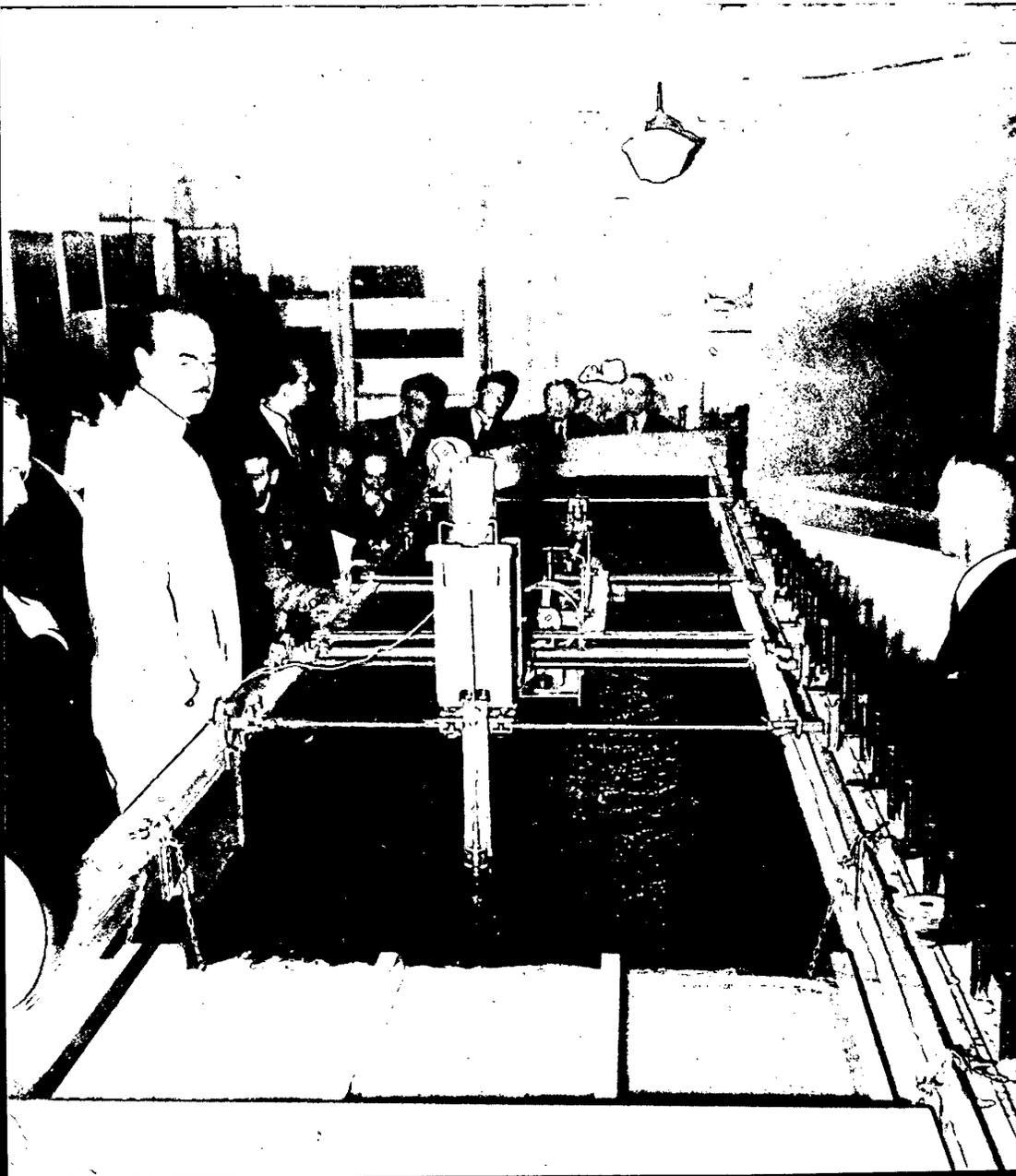
# La vasca di prova per modelli di navi

*Alfio Di Bella*

*Il 25 aprile u. s. il Ministro della Marina Mercantile, Senatore Paolo Cappa, ha inaugurato l'impianto per le prove di modelli di navi dell'Università di Genova. Assistevano alla inaugurazione le Autorità locali, alti funzionari del Ministero della Marina Mercantile, esponenti dell'industria, il Corpo Accademico, ed una larga rappresentanza di*

*allievi della Sezione Navale. Dopo il breve discorso illustrativo da noi tenuto, ha preso la parola il Ministro dichiarandosi, tra l'altro, lieto di constatare come, accanto al lavoro dei cantieri navali, si allinei il lavoro scientifico della nostra Università tendente a fare raggiungere ulteriori progressi nelle costruzioni navali.*

*Su questo impianto sono stati già scritti da noi due articoli: uno su «La Marina Italiana» del febbraio 1952 e l'altro su «La Marina Mercantile» dell'ottobre 1952. Nel primo è stata esposta sommariamente la base teorica su cui poggia il nuovo impianto, mentre nel secondo sono state date notizie a carattere divulgativo. In questo terzo*



articolo, che scriviamo a gentile richiesta della Direzione di questa Rivista, continuiamo a dare notizie divulgative, destinandole a quei lettori che, pur esplicando la loro attività nel campo navale, non conoscono l'importanza che hanno le vasche navali nel progetto delle navi.

Quando ad un cantiere navale viene ordinata la costruzione di una nave, il cantiere elabora una relazione, detta usualmente « relazione di massima », nella quale vengono tra l'altro stabiliti il dislocamento, le dimensioni principali e la forma che deve avere la carena della nave affinché questa sia capace di trasportare il carico voluto e di raggiungere la velocità richiesta con la minima potenza. Il cantiere traduce in un disegno, detto « piano di costruzione » la forma della carena e lo invia ad una vasca sperimentale. In questa viene costruito un modello della carena in scala opportuna e viene effettuata la prova del modello stesso.

La vasca è costituita da un canale d'acqua dolce molto esteso in lunghezza e di larghezza ed immersione adeguatamente proporzionate. Per esempio, la Vasca di La Spezia, entrata in servizio verso il 1890 aveva una lunghezza di m. 150, una larghezza di m. 6 ed una immersione di m. 3; quella di Roma ha una lunghezza di m. 250, una larghezza di m. 12 ed una immersione di m. 6. Sulle sponde della vasca sono sistemate due rotaie sulle quali scorre un carrello munito di sensibili strumenti di misura. Il modello, posto nell'acqua ferma della vasca, viene agganciato al carrello dal quale viene trascinato alla voluta velocità. Durante la corsa si registra la resistenza al moto del modello. Con l'applicazione di formule, stabilite in base al principio di similitudine, è possibile trasferire la velocità e la resistenza al moto del modello alla carena della nave in vera grandezza. Per passare dall'acqua dolce della vasca a quella del mare si tiene conto dei pesi specifici delle due acque.

Determinata in tal modo la resistenza al moto del modello, si passa a determinare la potenza che deve sviluppare l'apparato motore della nave, deducendola indirettamente dalla resistenza stessa. Quando però si vuole, per maggior sicurezza, che questa potenza sia

data direttamente dalla prova alla vasca, si costruisce il modello dell'elica che deve essere applicata alla carena della nave e si sistema dietro il modello di carena. Mettendo in moto il modello di elica si registra la potenza che assorbe questo modello. Facendo ancora uso del principio di similitudine si passa dalla potenza assorbita dal modello di elica alla potenza che assorbirà l'elica in vera grandezza.

Se dalle prove risulta che la carena della nave non dà quella efficienza che il progettista sperava di ottenere, si procede alle necessarie modifiche della carena stessa.

Queste prove, come è facile intuire, non possono essere eseguite entro poche ore; esse richiedono un lungo e paziente lavoro che deve essere condotto con perizia e somma cura.

L'opera delle vasche è di grande efficacia per il progetto delle carene delle navi. Si deve alle vasche se i cantieri navali non esitano e sistemano decine e decine di migliaia di cavalli di potenza a bordo delle navi, sicuri di fare raggiungere a questa la prefissata velocità. Si deve alle vasche se sia stato possibile modificare le dimensioni, e le forme della carena delle navi adeguandole alle velocità oggi richieste nei traffici marittimi.

A queste vasche si possono, tuttavia, muovere delle critiche tanto di natura teorica quanto di natura pratica. Ma i direttori di queste vasche si riuniscono periodicamente nelle capitali delle diverse nazioni per continuare appunto l'esame di queste critiche e per stabilire quelle direttive che devono essere seguite al fine di conseguire ulteriori perfezionamenti nella condotta delle prove dei modelli. Non ci sembra opportuno esaminare, in questa Rivista, le critiche di natura teorica. Ci limitiamo a considerare una critica di natura pratica che giustifica il sorgere del nuovo impianto dell'Università di Genova.

Uno degli inconvenienti di queste vasche è che la corsa del modello dura pochi minuti (se, per esempio, la lunghezza utile della vasca è di 200 metri e la velocità del modello è di 2 metri al secondo, la corsa dura 100 secondi); e quando si sia percorsa la lunghezza della vasca occorre ritornare indietro col carrello, aspettare che l'acqua si calmi (qualche volta occorre an-

che un'ora prima che ciò si verifichi) e ricominciare la nuova corsa.

Altro inconveniente è che, durante i pochi minuti in cui dura la prova, non si ha la possibilità di osservare comodamente il comportamento del modello; così come non sarebbe comoda, per esempio, l'osservazione che il medico farebbe dell'ammalato qualora l'osservazione stessa avvenisse sopra un mezzo in movimento e durasse pochi minuti. Per studiare il comportamento della carena della nave onde migliorarne la forma, è necessario che lo sperimentatore abbia la possibilità di osservare, comodamente e per tutto il tempo che reputa necessario, il modello che avanza nell'acqua. Ora, l'impianto dell'Università di Genova, nel quale invece di fare avanzare il modello nell'acqua ferma della vasca si tiene fermo il modello e si fa avanzare l'acqua, permette di osservare con ogni comodità il modello investito dall'acqua. È un concetto questo che si applica da tempo in Aerodinamica (con i meravigliosi risultati che tutti conosciamo) ma che mai è stato applicato prima d'ora con successo nel campo navale. Si potrebbe chiedere: da che cosa è dipeso ciò?

È difficile rispondere a questa domanda. Noi pensiamo che gli architetti navali si siano lasciati influenzare dalla considerazione che non si possa realizzare una corrente d'acqua regolare. Del resto, durante la costruzione del nostro impianto, diverse volte abbiamo potuto osservare in molti visitatori un senso di pessimismo malamente velato da incoraggianti espressioni di circostanza. Anche oggi, quantunque il nuovo impianto funzioni in modo più che soddisfacente, molti non credono che esso risponda allo scopo per il quale è stato costruito.

Ma nel campo scientifico, fortunatamente, non c'è posto per gli apprezzamenti personali: la matematica non consente tergiversazioni.

Noi riteniamo che col tempo questi impianti si affermeranno e ci daranno la possibilità di risolvere tanti problemi relativi alla resistenza al moto delle navi. Operando in stretto contatto con la teoria, che è sempre quella che traccia il cammino da percorrere, questi impianti ci permetteranno di controllare o correggere la teoria stessa. Teoria ed esperienza costituiscono il binomio fondamentale di tutte le scienze applicate.

# Gli scambi internazionali negli ultimi anni

Traduzione di una conversazione del sig. Wyndham White, Segretario Generale del G. A. T. T. (General Agreement on tariffs and trade) tenuta alla Camera di Commercio di Genova per iniziativa delle Società per l'Organizzazione Internazionale

I piani stabiliti durante l'ultima guerra mondiale allo scopo di risolvere i problemi della pace, si fondavano naturalmente su delle previsioni ottimistiche.

Nel campo economico si presumeva che, dopo un periodo di ricostruzione e di riassestamento, si sarebbero realizzate condizioni tali da permettere il ristabilirsi della multilateralità dei pagamenti e degli scambi, e che questa, col costituire la premessa di una economia in via di espansione costante, doveva condurre all'elevazione del tenore di vita e all'accrescimento del benessere di tutti i popoli del mondo. I Paesi ad economia meno sviluppata dovevano avvantaggiarsi di questo periodo di espansione e di prosperità, poiché vi sarebbe stata, a quanto si poteva prevedere, una vasta e crescente domanda di materie prime e di prodotti alimentari, e poiché si doveva vedere nel mondo una prospera comunità commerciale investire dei capitali sempre più importanti appunto nelle ragioni depresse, allo scopo di sviluppare le fonti di materie prime, e di creare dei nuovi sbocchi per una produzione sempre più considerevole di prodotti manifatturati. Per facilitare la realizzazione ed il funzionamento di tale regime di scambi nel mondo, doveva sorgere un certo numero di organizzazioni internazionali: il Fondo monetario internazionale, l'Organizzazione internazionale del commercio, la Banca internazionale e l'Organizzazione per l'alimentazione e l'agricoltura; istituzioni tutte specializzate nei confronti delle quali il Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite doveva esercitare una vasta funzione di coordinamento.

Gli statuti del Fondo monetario internazionale compaiono regole riconosciute in materia di cambio; loro scopo è di assicurare la stabilità dei tassi di cambio, un equilibrio razionale tra le monete dei diversi Paesi, e la soppressione dei controlli dei cambi. Inoltre il Fondo monetario internazionale è dotato di importanti risorse finanziarie di cui possono fare uso gli Stati membri per ovviare a tutti gli squilibri temporanei della loro bilancia dei pagamenti.

L'Organizzazione internazionale del Commercio era il complemento indispensabile del Fondo monetario inter-

nazionale. Nel suo statuto si trova un codice di politica commerciale che prevede l'abbassamento delle tariffe a mezzo di negoziazioni, la soppressione delle restrizioni quantitative e l'interdizione di qualsiasi forma di discriminazione. Lo statuto contiene molte delle importanti disposizioni relative agli accordi internazionali, destinati a stabilizzare la produzione e lo sbocco dei prodotti base, come pure una regolamentazione delle pratiche commerciali che potrebbero determinare restrizioni nell'ambito del commercio internazionale. Quanto alla Banca internazionale, si è riconosciuta, nel crearla, l'importanza della libera circolazione dei capitali ai fini dello sviluppo delle risorse mondiali. In questo campo, il ruolo più importante e lungimirante spetta ai prestatori di capitali privati; ma un organismo internazionale può cooperare con loro studiando ed analizzando i progetti di sviluppo e, qualora le circostanze lo esigano, fornendo un appoggio agli investimenti privati; tale organismo può inoltre essere chiamato a fornire la totalità dei capitali necessari a quelle imprese che gli investimenti privati non sono in grado di finanziare.

Una economia in via di espansione richiede naturalmente uno sviluppo costante della produzione di derrate alimentari ed agricole; tale assioma doveva logicamente avere per corollario la creazione di una organizzazione i cui sforzi e la cui competenza fossero concentrati in questo particolare campo di attività.

E così che è nata la F.A.O. e che ne è stata delineata la competenza.

Noi possiamo oggi, nel 1953, apprezzare i piani allora formulati, confrontandoli con gli avvenimenti. Tutte le organizzazioni previste sono state realizzate ad eccezione della Organizzazione internazionale del commercio. Tuttavia, in luogo di questa, abbiamo oggi il G.A.T.T., cioè l'Accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio la cui competenza, pur non essendo altrettanto vasta, comprende tutte le disposizioni essenziali della Carta de La Havana in materia di politica commerciale.

Le condizioni in cui queste organizzazioni esercitano la loro attività sono oggi ben differenti da quelle che si prevedeva dovessero essere determinate

dal periodo di transizione dell'immediato dopoguerra. Si constata che, dovunque, le correnti di scambi sono paralizzate dalle restrizioni al commercio e ai pagamenti, mentre la discriminazione costituisce la regola anziché l'eccezione.

L'anno 1952, che doveva almeno vedere gli inizi dello smantellamento di tutto questo edificio di controlli, ha, nell'insieme, portato più irrigidimento che allentamento in fatto di restrizioni.

A che cosa si possono imputare queste politiche restrittive? Se ne individua la causa nella impossibilità, da parte di un gran numero di Paesi, di trovare un equilibrio per la loro bilancia dei pagamenti, nella impossibilità cioè di procurarsi, per mezzo della esportazione, quelle risorse in divise che sono necessarie per poter liberamente importare, dai Paesi fornitori a buon mercato, le merci di cui hanno bisogno.

Le cause di questo squilibrio sono varie: una di queste, che si può senz'altro classificare fra le cause permanenti e profonde, proviene dall'evoluzione secolare della produttività industriale negli Stati Uniti, paragonata a quella delle altre nazioni produttrici di manufatti. E', quello degli Stati Uniti, un processo il cui svolgimento è durato anni, e che ha richiesto degli investimenti colossali, grazie ai quali l'industria americana ha potuto trionfare vittoriosamente sui suoi concorrenti d'oltre mare, nonostante il livello molto più elevato dei salari americani. In una certa misura, questa disparità era compensata, prima della seconda guerra mondiale, dal livello dei salari relativamente più basso negli altri centri di produzione, come l'Europa. La guerra del 1939-45 ha accresciuto l'efficienza industriale degli Stati Uniti, mentre la disparità fra i salari americani e gli altri andava diminuendo.

Questa situazione è stata inoltre aggravata dall'inflazione del dopo guerra nei Paesi considerati deficitari, inflazione che, invero, non è stata sufficientemente arginata dalla maggior parte dei governi, e che molti anzi hanno deliberatamente incoraggiato con la loro stessa politica. La necessità di dedicare agli armamenti una parte importante del potenziale di produzione, ha aggravato le malattie profonde che affliggono il mondo e le restrizioni attuali ne sono il sintomo.

In tali condizioni, dobbiamo arrivare alla conclusione che le nostre istituzioni e i loro strumenti di base sono sbagliati, e che bisogna cercare formule nuove e nuove organizzazioni? Questo sarebbe, a mio avviso, un grave errore. Non c'è niente da eccepire riguardo ai principi fondamentali che presiedono alle nostre attività e alle istituzioni internazionali create per attuarle. Ciò che occorre, in realtà, è che i governi siano più decisi nell'applicazione di quei principi e nell'imprimere tutta l'efficienza possibile ai lavori delle varie organizzazioni.

I problemi che ci si presentano non sono affatto insolubili. Tuttavia, noi non arriveremo alla loro soluzione, se non avremo la prova che si è veramente decisi a combattere il male alla sua radice, invece di attaccarsi ai sintomi della malattia con delle mezze misure terapeutiche, così come è stato fatto in questi ultimi anni. E per vincere il male alla sua radice, occorre evidentemente una energia che può venire solo da una opinione pubblica illuminata, pronta a dare il suo appoggio al governo, anche qualora si tratti di misure impopolari. Siamo disgraziatamente costretti a constatare che la maggior parte delle persone, mentre si sono assuefatte all'idea che la medicina e la chirurgia sono fonte di sofferenze che vanno necessariamente da pari passo con la guarigione del corpo umano, esigono per contro una guarigione gradevole e senza dolore del corpo economico.

Ecco dunque, descritta forse in modo un po' superficiale, l'evoluzione degli avvenimenti nel dopoguerra. Su queste premesse si inseriscono le attività sviluppatesi a tutt'oggi nel quadro dell'Accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio, e i problemi che si presentano alle Parti contraenti l'Accordo stesso.

Quali sono state dunque le realizzazioni del GATT? La sua più notevole è la riduzione e la stabilizzazione dei livelli dei dritti di dogana, nel corso delle tre grandi conferenze tariffarie di Ginevra, nel 1947, di Annecy, nel 1949, e di Torquay nel 1950-51. Le liste di concessioni tariffarie annesse all'Accordo generale comprendono circa 58.000 prodotti, che costituiscono una percentuale importante degli scambi di 34 Paesi, i quali, nel loro insieme, totalizzano più dell'80 per cento del commercio mondiale. Non v'è dubbio che le riduzioni tariffarie ottenute nel quadro dell'Accordo generale, hanno contribuito notevolmente alla lotta dei differenti Paesi contro il deficit della loro bilancia dei pagamenti e che esse li hanno avvicinati alla soluzione delle loro difficoltà, procurando sbocchi più numerosi alla loro esportazione, particolarmente nell'area del dollaro. D'altra parte, il consolidamento di tutti questi tassi di diritto, ha frenato la tendenza recente al rialzo generale delle tariffe. E queste hanno subito un rialzo appunto nei settori dei cambi che non

sono contemplati dalle liste di concessioni annesse all'Accordo generale.

Nondimeno, questo strumento è qualcosa di più di un accordo tariffario.

In effetti, per evitare che le concessioni elargite siano annullate da eventuali misure restrittive prese in altre aree della politica commerciale, si è deciso di includere nell'Accordo delle disposizioni che limitino la libertà d'azione dei firmatari in altri settori. Le parti contraenti hanno pertanto convenuto di non ricorrere a restrizioni quantitative a fini protezionistici, salvo con una autorizzazione preliminare e in circostanze molto limitate, qualora si tratti di aiutare delle industrie nascenti nei Paesi a economia depressa.

Le disposizioni di cui si tratta, costituiscono il solo impegno ufficiale di rinunciare a contingenti utilizzati a fini protezionistici, che sia mai stato sottoscritto da governi su piano internazionale.

D'altra parte, le parti contraenti hanno convenuto di non praticare nessuna discriminazione nella loro politica commerciale, di seguire regolamenti comuni in materia di stabilizzazione del valore in dogana, di ridurre al minimo le formalità commerciali, e di accordarsi su qualsiasi aspetto della loro politica commerciale che possa portare eventuali difficoltà a una di loro.

Queste regole comuni, aggiunte alla clausola della nazione più favorita, in virtù della quale qualsiasi concessione tariffaria elargita a una parte contraente, è automaticamente estesa a tutti i firmatari dell'Accordo, costituiscono un codice generale della politica commerciale.

Le riunioni periodiche delle parti contraenti, il cui scopo è appunto l'applicazione dell'Accordo, sono la sola tribuna ove tutti i Paesi del mondo possono incontrarsi e discutere di politica commerciale. Nel corso di queste riunioni vengono esaminate le più svariate questioni: difficoltà pratiche derivanti dall'applicazione delle liste tariffarie; consultazioni sull'applicazione delle restrizioni quantitative allo scopo di limitarle quanto più è possibile; applicazione delle restrizioni in modo da causare il minor pregiudizio possibile agli scambi; regolamenti comuni sull'applicazione delle misure di controllo sia nel campo dell'importazione, sia in quello dell'esportazione e degli scambi; convenzioni destinate a facilitare l'importazione dei campioni e del materiale pubblicitario; disposizioni in materia di tasse consolari e di formalità doganali; tale è la natura delle questioni di cui si occupano le Parti contraenti.

L'attività delle Parti contraenti riveste una importanza tutta particolare per quel che concerne i reclami, mediante i quali una parte dichiara che determinati vantaggi derivanti dall'Accordo generale sono stati, nei suoi riguardi, annullati o compromessi in seguito a misure prese da un'altra Parte Contraente. Un numero rilevante di questioni di tal genere sono state porta-

te davanti al GATT. Numerose altre sono state regolate al di fuori di questa istanza, ma in tali casi la possibilità di un appello alle Parti Contraenti ha certamente avuto un peso essenziale nel regolamento a cui si è giunti.

Si è fatto fronte con tutta franchezza alle difficoltà che sollevavano i reclami in questione; un certo numero di casi delicati sono stati risolti con soddisfazione delle parti in causa, e altri sono tuttora in istanza. Più importante ancora che il regolamento delle controversie individuali, è la creazione di un organismo di arbitraggio efficace, in cui i governi ripongono piena fiducia. Le Parti Contraenti hanno la funzione di giudici benevoli, il cui giudizio si impone.

Recentemente la procedura di regolamento di questi reclami è stata fissata mediante una importante innovazione. Nella loro settima sessione, le Parti Contraenti hanno creato un ristretto gruppo composto di rappresentanti di piccole potenze, incaricato di ascoltare le parti in controversia, di esaminare il fondamento della loro causa, e di presentare le proprie conclusioni alle Parti Contraenti. Questo organo attua la istruzione delle controversie, e rafforza il carattere essenzialmente obiettivo della procedura.

L'Accordo generale è pertanto uno strumento di una certa importanza. Bisogna tuttavia aggiungere con tutta franchezza che l'Accordo è, oggi, applicato in circostanze tali da far ritenere più che mai lontana la realizzazione dei suoi obiettivi fondamentali. Si può perciò sostenere che, per quanto gli sforzi compiuti dal GATT allo scopo di eliminare le conseguenze irritanti del generale ricorso alle restrizioni siano stati coronati da successo, si è in fondo fatto ben poco per eliminare quelle cause profonde contro le quali il GATT non costituisce una terapia radicale. Questo argomento può essere invocato con particolare forza, quando si consideri la situazione del GATT riguardo alle restrizioni quantitative all'importazione. Tutto quello che il GATT ha potuto fare, consiste, grosso modo, nel prendere atto delle serie difficoltà delle bilance di pagamento, (secondo i rapporti presentati dal Fondo monetario internazionale) e nel constatare la natura e la portata delle restrizioni che risultavano da questo squilibrio.

Anche in queste condizioni particolarmente difficili, l'esame delle conseguenze che queste restrizioni all'importazione ripercuotono sugli scambi, avrebbe forse potuto essere approfondito, e forse si sarebbero potute anche fare delle ipotesi più spinte riguardo alle vie e ai mezzi che permetterebbero di limitarne le conseguenze nocive. Infatti, al tempo della loro ultima sessione, le Parti Contraenti hanno convenuto che, nel corso delle loro discussioni future, si interesseranno più dell'aspetto commerciale delle restrizioni all'importazione, che del loro aspetto finanziario, che dipende più specificamente dalla com-

petenza del Fondo monetario internazionale.

Ma bisogna tuttavia riconoscere che ciò non è ancora sufficiente, e se il mondo vuole avvicinarsi agli obiettivi additati a Bretton Woods, i governi dovranno prendere delle misure più positive per distruggere alla radice i mali di cui soffre la nostra epoca. Fortunatamente si può constatare, da certi sintomi, che i grandi Paesi commerciali del mondo sono ora disposti ad affrontare questi problemi in maniera più radicale. Le proposte di ristabilimento della convertibilità della moneta, sono evidentemente essenziali. L'OECE ne discuterà, poiché è evidente che una misura di così vasta portata deve essere soggetta a misure di coordinamento con gli importanti « partners » commerciali della lira sterlina, che si trovano in Europa. Le condizioni necessarie per assicurare il successo di un ritorno alla convertibilità, dovranno ugualmente essere oggetto di ampie discussioni con gli Stati Uniti; discussioni che dovranno portare a importanti revisioni della politica statunitense, se si vuole che tali condizioni siano realizzate.

In conseguenza, le probabilità di realizzare dei progressi veramente importanti, sono oggi migliori di quanto non lo siano mai state in passato.

Sarà certamente un'ardua impresa, ma l'esperienza ci ha dato modo di constatare la sterilità delle soluzioni limitative. Diventa ogni giorno più evidente che per assicurare alle nostre popolazioni il lavoro e un tenore di vita accettabile, dobbiamo creare una economia mondiale in via di espansione, e, per conseguenza, un commercio mondiale anch'esso in via di espansione.

A questo proposito, io sono lieto di parlare dei problemi che si presentano all'Italia e del posto che a questo paese spetta sia in seno al GATT, che in altri organismi internazionali che si occupano dei problemi degli scambi.

L'Italia conosce un problema la cui importanza supera di gran lunga quella di qualsiasi altro: voglio dire la minaccia cronica di una vasta disoccupazione, aggravata da un permanente aumento demografico. Per i Paesi minacciati dalla disoccupazione, costituisce una tentazione il cercar di risolvere le loro difficoltà, restringendo le importazioni, e facendo del mercato nazionale una specie di riserva di caccia delle loro industrie. A mio avviso, questa è sempre stata una cattiva politica, ed è una soluzione che, nel caso di un Paese come l'Italia, sarebbe a lungo andare disastrosa, dato che il mercato interno dell'Italia non sarebbe mai in grado di fornire sufficienti possibilità di impiego a

una mano d'opera sempre più numerosa. La chiave del problema si troverà solo aumentando continuamente il volume delle esportazioni. E questo implica la rinuncia ad una politica essenzialmente protezionistica, le cui sole conseguenze sarebbero di privare i prodotti italiani di qualsiasi possibilità di concorrenza sui mercati stranieri.

Il popolo e il governo italiani, elaborando la loro politica economica, hanno compreso questi assiomi essenziali, ed hanno dato prova di saggezza e di decisione.

I risultati ottenuti finora sono infatti un indice di questo coraggio e di questa lucidità. L'interesse dell'Italia alla realizzazione di una economia mondiale in via di espansione, (obiettivo questo, non dimentichiamolo, del GATT, del Fondo monetario internazionale, e dell'OECE), è dunque capitale. Io mi sono permesso di scegliere questo esempio per fornire una illustrazione concreta alla mia argomentazione principale, ma potrei produrne numerosi altri nello stesso senso.

Speriamo pertanto che le possibilità attuali, di cui parlavo poc'anzi, saranno comprese e seramente sfruttate. Se non sappiamo cogliere questa occasione, attenderemo probabilmente invano che l'avvenire ce ne offra una simile.

## S. E. Cappa per la Marina Mercantile

Il Ministro della Marina Mercantile Senatore Paolo Cappa ha presenziato alla riunione della Consulta Economica Provinciale tenutasi alla Camera di Commercio presenti il Prefetto, il Vice Sindaco, il Generale Ruffini, il Generale Lauricella, il Presidente dell'Associazione Industriali ing. Campanella, l'ing. Lynch, Presidente della Società Italia, l'Intendente di Finanza, il prof. Scerni, Presidente degli Armatori Liberi ed esponenti qualificati di tutte le compagnie di navigazione e del mondo economico marittimo.

Dopo alcune parole di presentazione dell'avv. Federico De Barbieri, Vice Presidente della Camera di Commercio, ha parlato il dott. Luigi Accame, Presidente della Sezione Marittima e Portuale della Camera di Commercio e rappresentante degli interessi marittimi in seno alla stessa Giunta Camerale.

Il dott. Accame ha tracciato brevemente un quadro sintetico delle innumerevoli iniziative che la Sezione camerale da lui presieduta ha svolto in questi ultimi anni esprimendo la generale aspirazione di veder legalmente riconosciute le sezioni marittime nel nuovo ordinamento delle Camere di Commercio e la legittima immissione degli esponenti marittimi nelle Giunte Camerali.

Per il Porto di Genova, il dott. Accame ha chiesto tempestivi stanziamenti di fondi da parte del go-

verno per poter completare l'opera di ricostruzione portuale; ogni ulteriore ritardo dell'attuazione del punto franco potrà avere deleteri riflessi nello sviluppo della attrezzatura portuale della zona destinata alla franchigia doganale.

Il dott. Accame ha dato atto del soddisfacente assetto che hanno avuto negli ultimi mesi i servizi doganali nel porto di Genova ed ha trattato ancora del Consiglio Superiore della Marina Mercantile, del Registro Navale Italcanc, della Previdenza Marinara, dichiarando l'approvazione della Sezione Marittima per l'opera governativa in questi settori.

Il dott. Accame ha accennato alle proposte dell'Associazione Riparatori Navali, proposte che saranno quanto prima ufficialmente rese note, e che sono state concepite per mettere il lavoro nel porto di Genova in condizioni di competere con la concorrenza internazionale.

Dopo aver accennato al problema

dell'industria delle costruzioni navali e alla necessità che nel testo definitivo di legge in materia sia ricordato il credito navale, l'oratore si è dichiarato dell'avviso di non doversi assolutamente precludere agli armatori la possibilità di acquisti di navi all'estero quando condizioni particolari di convenienza suggeriscano tali forme per incrementare il tonnellaggio della Marina Mercantile italiana.

Ha preso infine la parola il Ministro Cappa, ricordando le gravi distruzioni prodotte dalla guerra e l'attuale realtà della nostra ricostruzione marinara. Accennato poi alla felice soluzione dei problemi del punto franco e dell'aeroporto di Genova, per i quali i necessari progetti di legge saranno presentati al nuovo Parlamento, ha rilevato che la nostra flotta ha già raggiunto tonn. 3.588.000 di stazza lorda di naviglio ed è avviata verso i quattro milioni di tonn. che saranno raggiunti entro breve tempo. Ha però



*Il Ministro Cappa mentre pronuncia il Suo discorso. Gli sono vicino: il dr. Accame e l'avv. Federico De Barbieri*

sottolineato la necessità di dare alla nostra flotta la possibilità di vivere e di continuare a svilupparsi nella crescente concorrenza internazionale. A questo proposito ha ricordato il programma, in corso di ormai avanzata attuazione, per la costruzione di cisterne da lui voluto e che egli ritiene ancora oggi più urgente che mai, nonostante la caduta dei noli petroliferi, perchè solo le cisterne più efficienti riusciranno a sopravvivere nella ipotesi che i noli continuino a cadere. Ricordato quindi che i cantieri possono ancora contare sulle assegnazioni derivanti dalla proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75 e su quella della legge 774 del 30 giugno e 949 del 29 luglio 1952 per la costruzione di piccolo naviglio, il Ministro è passato ad illustrare le conclusioni a cui è giunta la Commissione, da lui nominata, per lo studio di un provvedimento per l'assetto organico delle costruzioni navali. Ho così rilevato che la Commissione ha constatato un notevole progresso dei nostri cantieri sulla strada della riduzione dei costi ed ha in conseguenza proposto un contributo da parte dello Stato sul prezzo complessivo della nave del 27% per le unità da carico e del 21% per quelle da passeggeri, che in pratica si ridurrebbe rispettivamente al 22% ed al 16% se si tiene conto che in esso è compreso l'I.G.E. nella misura del 5% a cui lo Stato dovrebbe rinunciare. Dovrebbe inoltre aggiungersi un contributo di interessi del 7-7½% per ridurre l'alto costo del denaro in Italia rispetto all'estero.

Tali contributi che potrebbero ulteriormente ridursi in breve tempo con la riduzione dei prezzi dei materiali a seguito dell'applicazione del piano Schuman, sono notevolmente inferiori a quelli delle leggi 75 del 1949, ragguagliati al 33% del costo effettivo della nave e a quelli della legge del 1938 che giunsero fino al 40%. La Commissione ha poi raccomandato di lasciare libertà di azione e di scelta al committente ed ha suggerito varie forme di finanziamenti, anche esteri, da concedersi agli armatori, a

favorire i quali dovrebbe intervenire lo Stato con una propria garanzia e con un contributo di interesse.

Il Ministro ha poi trattato il problema del naviglio minore già avviato a soluzione; il problema del nuovo assetto da dare ai servizi sovvenzionati di preminente interesse nazionale che, a suo giudizio dovrebbe essere risolto con un congegno legislativo che tenga conto delle reali necessità economiche tanto delle aziende che dei traffici; il problema dell'organizzazione del lavoro portuale che deve essere disciplinato in modo da evitare che diventi uno strumento di lotta politica e quello dell'abolizione dell'avvicendamento che egli ritiene incompatibile con la già disposta riapertura delle iscrizioni nelle matricole della gente di mare. Ha infine confutato le accuse che finora si sia andati avanti a tentoni, mentre pur nella molteplicità dei provvedimenti, un filo conduttore della nostra politica marinara c'è stato ed ha affermato che la nostra mira deve essere quella di incrementare il naviglio per trasformare in attivo l'attuale passivo della nostra bilancia dei noli, per assicurare in ogni momento i rifornimenti essenziali al Paese, per dare un lavoro continuo ed adeguato ai nostri cantieri e per garantire lavoro ben retribuito a molte decine di migliaia di lavoratori tanto del mare che delle industrie connesse.

In ordine all'andamento dei noli e del prezzo delle navi, rilevando l'attuale momento di depressione, che segue il « boom » dal secondo semestre del 1950 alla metà del 1952 in conseguenza della guerra coreana, il Ministro ha osservato che esso rientra nella natura stessa dell'industria armatoriale e che non deve eccessivamente preoccupare, sempre però tenendo conto che la concorrenza internazionale tende a diventare più dura. In proposito deve distinguersi le posizioni del campo cisterniero da quelle del campo da carico secco. Pesa sull'andamento depresso dei noli il rapido accrescimento del tonnellaggio di modernissime cisterne, ma deve tenerci conto che all'aumento del navi-

glio corrisponde un notevole accrescimento del consumo mondiale degli olii minerali, sicchè può confidarsi nella stabilizzazione dei tassi dei noli su un livello moderato che però dovrebbe coprire il costo di gestione. Per quanto riguarda i noli per i carichi secchi ha detto ritenere che il mercato, pur presentandosi pesante, è in una situazione evolutiva meno difficile di quello petrolifero in quanto può nutrirsi speranze che gli Stati Uniti possano manovrare la loro flotta di riserva di « Liberty » in maniera tale da non provocare il crollo del mercato.

Pur favorevole alla concessione di facilitazioni fiscali di ordine generale a favore della gestione armatoriale, il Ministro ha confermato la sua avversione alla recente legge siciliana che favorisce la totale evasione da parte dell'armamento, ammonendo che in tal senso non si incoraggia un'opinione pubblica a favore delle industrie cantieristiche ed armatoriali.

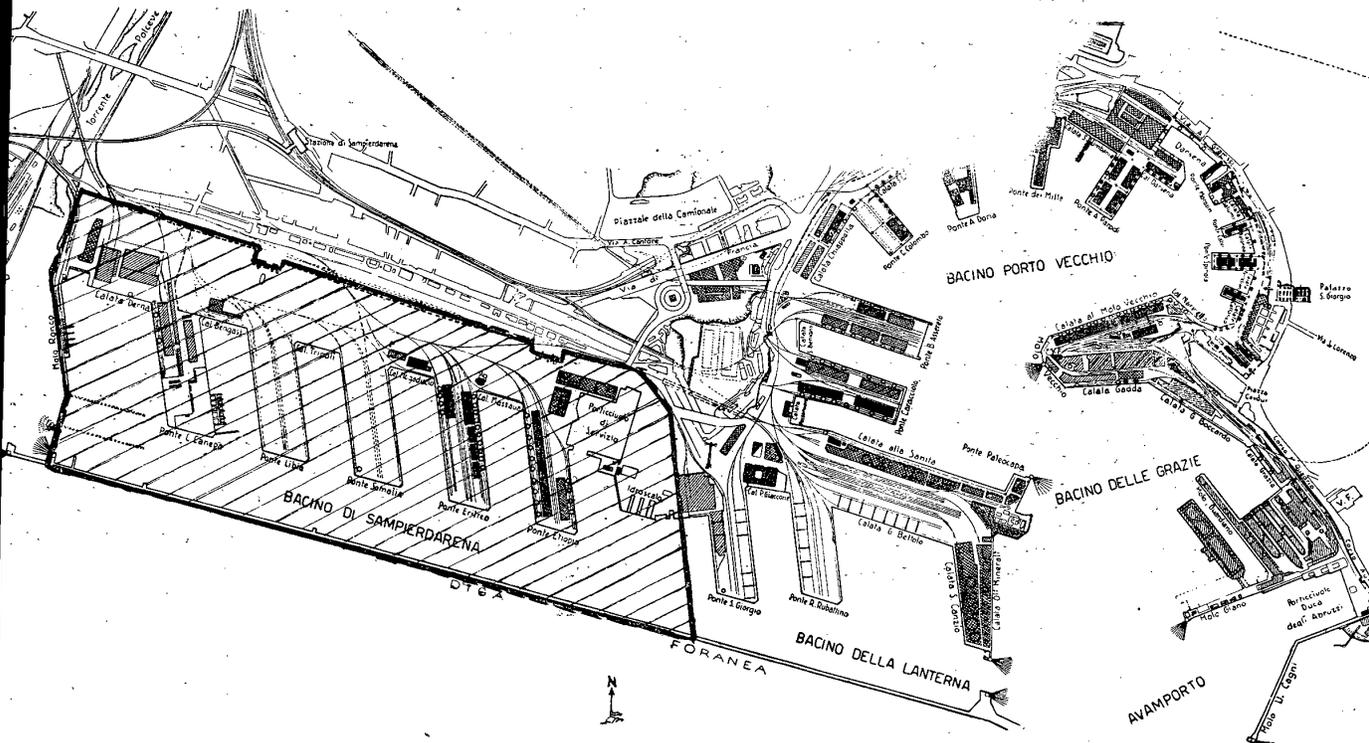
Il Ministro ha concluso confermando il suo ottimismo, e ricordando che per la prossima legge come per le precedenti a favore delle costruzioni navali, l'iniziativa, che sarebbe spettata al Ministero per la Industria e Commercio è stata presa dal Ministero della Marina Mercantile in quanto, la vita e la ripresa delle costruzioni navali potevano cooperare alla rinascita del naviglio e dei traffici marittimi.

Il successo che il nuovo disegno di legge allo studio potrà avere dipenderà dal favore del Governo e delle nuove Camere; ma un ruolo determinante avrà l'opinione pubblica, a formare la quale egli chiede la collaborazione delle forze marine.

Dopo il discorso del Ministro ha preso la parola l'ing. Mari per esporre alcune richieste dell'Associazione Riparatori di Navi in ordine alla partecipazione dell'Associazione stessa nel Consiglio Superiore della Marina Mercantile e nel Registro Navale; il Sig. Currò dell'Associazione Commercianti ha parlato di alcuni argomenti specifici riguardanti le tariffe di sbarco.

# Il punto franco di Genova

Mario Benifei



I limiti del "punto franco" di cui sopra sono riferiti al progetto preso a base dal disegno di legge.

Il Consiglio dei Ministri ha approvato il disegno di legge concernente l'istituzione del punto franco nel porto di Genova, pur non corrispondendo esso, nei limiti territoriali, a quelle che erano le più ampie aspirazioni del ceto interessato.

Il provvedimento, come è noto, ripete, con alcune modifiche, il decreto del 1938 che a suo tempo non ebbe pratica applicazione per il sopravvenuto periodo bellico, ed ora col crisma dell'alto consenso governativo, potrà essere portato al prossimo Parlamento.

Molto fu insistito per una franchigia doganale estesa anche al bacino del porto vecchio e la richiesta era fondata sul presupposto di una funzione del punto franco prevalentemente di transito e commerciale, ma esigenze doganali e finanziarie non permisero di accettare le considerazioni di carattere

economico, sicché la zona offerta al nuovo istituto è, in definitiva, quella del bacino di Sampierdarena con una area retrostante che non lascia prevedere possibilità di espansione, confinando con la città.

Alcuni proposero di rimediare a questa scarsità di territorio, con l'aggiunta di un'appendice al punto franco oltre al valico appenninico, in Arquata e Serravalle dov'è abbondanza di aree, ma le proposte furono accantonate per la difficoltà di una loro attuazione, più che altro dal punto di vista dell'Amministrazione della Dogana, la quale, per le sue necessità di controllo, non potendo ammettere soluzioni di continuità nel regime di franchigia, avrebbe dovuto imporre onerosi e non pratici sistemi di vigilato collegamento.

Ciò non esclude che in un secondo tempo e di fronte ad una auspicabile

intera utilizzazione del territorio in franchigia ora concesso, la proposta possa essere ripresa in esame e meglio vagliata.

Altre proposte erano state inizialmente avanzate per un'amministrazione del punto franco che avesse caratteristiche proprie, ottenendo in concessione, per un determinato numero di anni, la zona relativa di Demanio marittimo, ma prevalsero considerazioni di opportunità burocratica e di unicità di direttive portuali congiunte alla proroga della durata del Consorzio Autonomo del Porto a tutto il giugno 1983, demandando allo stesso di continuare a provvedere a quanto concerne opere, attrezzature, recinzioni, locali di servizio e attività di gestione anche della zona portuale riservata al punto franco.

L'importanza non è tanto nella struttura dell'organo preposto alla discipli-

na del *punto franco*, bensì nel modo come esso svolgerà il suo compito, partendo dal presupposto che il regime di franchigia ha funzioni economiche tutte proprie che si differenziano dalle altre comprese nell'ambito portuale, funzioni che richiedono particolari accorgimenti e temperamenti amministrativi.

Queste due pregiudiziali, che formano oggetto di dibattito, è opportuno ricordare, poichè prescindendo da quelle che saranno le norme che l'Amministrazione della Finanza riterrà di stabilire in sede di regolamento d'attuazione, va tenuto per fermo che le prospettive di un quanto più rispondente sviluppo di attività in regime di franchigia doganale erano state poste, dalle categorie economiche interessate, in diretta funzione della massima estensione del *punto franco* e della sua forma autonoma di gestione, complesso che costituisce un « caso speciale » di ordinamento nell'interno del porto.

Preoccupazioni di carattere economico sorsero pure nel timore di predominanti sviluppi industriali in regime di franchigia a detrimento delle funzioni di transito (importazione, deposito, riesportazione) e della funzione commerciale (cernite, manipolazioni, imballaggi, ecc.) e ciò considerata la capacità non eccessiva delle aree a disposizione.

Anche qui si tratta di intendersi sulle industrie da consentire e che dovranno

no essere adeguate alle possibilità di coesistenza delle varie funzioni.

L'obiezione poi fondamentale, chiaramente formulata da alcune Camere di Commercio del retroterra del porto di Genova alla creazione di attività industriali in zona franca, era dovuta al timore che la concorrenza potesse danneggiare seriamente le industrie dell'interno com'ebbe a porre in rilievo il Consorzio Autonomo del porto di Genova in una sua lettera del 4 ottobre 1946 indirizzata al Presidente della Camera di Commercio di Torino, lettera nella quale seguivano alcune osservazioni che è bene ricordare :

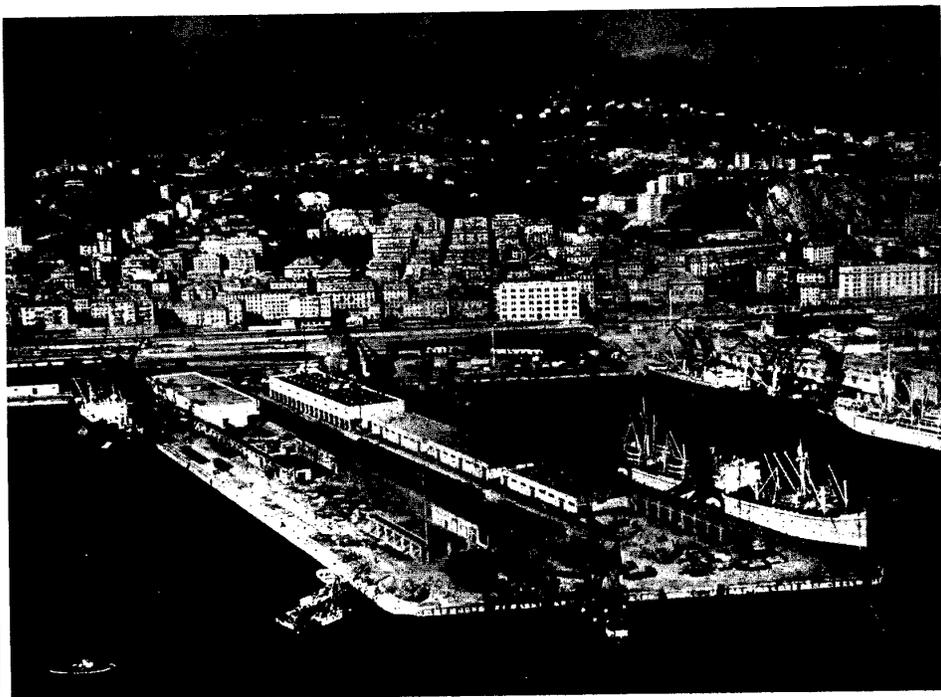
- a) — Le industrie del *punto franco* (allora si parlava di *porto franco*), produrranno esclusivamente per la esportazione e non per l'interno, lavorando materie prime estere.
- b) — Le industrie dell'entroterra che lavorano materie prime estere e producono per l'esportazione, avranno tutto l'interesse a istituire succursali nel porto di Genova (si intende nei limiti consentiti dall'area a disposizione) senza con ciò sottrarre alcuna attività all'entroterra, in quanto si tratterebbe di far sorgere nuove iniziative attualmente inesistenti e che possono sorgere e prosperare soltanto in un *punto franco*,

- c) — La creazione di attività nuove darà incremento alla nostra esportazione col vantaggio di garantire un carico di ritorno alle navi estere e conseguenti riduzioni di noli per Genova, attirando nuovi traffici e consentendo un più intenso sfruttamento delle nostre possibilità industriali.

Queste preoccupazioni sono dissipate da apposite norme della legge istitutiva del *punto franco*, la quale espressamente disciplina la concessione di aree destinate a impianti industriali o ampliamenti di quelli già esistenti, subordinandola alla preventiva autorizzazione del Ministro delle Finanze di concerto coi Ministri della Difesa, per i Trasporti, per la Marina Mercantile, per i Lavori Pubblici, per l'Industria e Commercio, per il Commercio Estero e ove occorra, con gli altri Ministeri interessati.

Tutta questa prassi burocratica certamente non può a meno di far sorgere preoccupazioni di altra natura (ritardi, interferenze, pareri discordi, ecc.) ma d'altra parte era logico che di fronte a conflitti di interessi che già si delineavano, garanzie superiori fossero previste in sede legislativa.

Il decreto istitutivo della zona franca nel porto di Genova è, però, soltanto un punto di partenza, è la base su cui va edificata l'attività produttiva che si vuol realizzare.



Il Bacino di Sampierdarena che sarà compreso nel "punto franco"

Ma i presupposti di tale realizzazione e la sua portata, dipenderanno da due ulteriori determinanti elementi e cioè:

— la struttura delle norme di attuazione da emanarsi con decreto del Capo dello Stato;

— i criteri con i quali le norme stesse saranno applicate, specialmente là dove gli ordinamenti particolari saranno demandati agli organi di gestione del *punto franco*.

L'importanza decisiva delle norme di attuazione si evince dallo stesso articolo del disegno di legge che nel prevedere dette norme aggiunge che con unico decreto saranno del pari « stabilite le condizioni alle quali potrà essere riconosciuta l'origine delle merci da estrarre dal *punto franco*, quando ciò sia richiesto per la concessione di particolari agevolazioni; la facoltà riservata all'Amministrazione finanziaria nell'ambito del *punto franco*, anche rispetto alle persone che possono essere temporaneamente escluse; le norme intese a disciplinare l'ordine interno ed il movimento dei varchi; le incombenze spettanti all'Amministrazione del *punto franco*, ai fini del regolare svolgimento dei servizi doganali, ferroviari e di vigilanza ».

E' facile arguire, dalla riportata elencazione, il peso che la disciplina dei vari punti avrà sullo sviluppo della istituzione e sul raggiungimento di positivi risultati, non a carattere immediato, ma in quel lasso di tempo ragionevolmente necessario.

La materia da regolamentare evidentemente presenta non lievi difficoltà poiché sono in gioco interessi della pub-

blica amministrazione, interessi privati, nonché interessi economici nazionali ed internazionali.

Da una parte la Finanza dello Stato, sempre timorosa di non cautelarsi a sufficienza contro evasioni e contrabbandi, dato che purtroppo questo aspetto non può escludersi, dall'altra l'iniziativa privata desiderosa della massima libertà di organizzazione, di movimento, di celerità nel processo produttivo, il tutto congiunto alle prerogative di regime estero del *punto franco* con le conseguenze anche di ordine valutario.

Infine necessità di attirare il traffico straniero nella zona portuale di franchigia, utilizzata come punto di incrocio di navi e trasbordo di merci, diretto o indiretto tramite deposito.

Sarebbe quindi utile che gli utenti del porto, attraverso i propri organi, ripetessero tempestivamente in modo preciso, quelle che a loro giudizio debbono essere — in vista dell'attività che si ripromettono di svolgere in regime di franchigia — le premesse normative atte ad assicurare la tranquillità operativa indispensabile per invogliare al rischio di nuove imprese.

Un problema che non sarà da trascurarsi, sarà quello del movimento delle merci in chiatte fra *punto franco* e porto vecchio, in cui ultimo seguiranno a sostare la maggioranza dei piroscafi di linea che non avranno il tempo e la convenienza di spostarsi per lo sbarco e l'imbarco di partite di merce da trattarsi o trattate in regime di franchigia doganale.

In altri termini, ridurre al minimo il disagio della ristrettezza territoriale dell'istituzione in parola.

Il regolamento, come innanzi detto,

deve inoltre stabilire le incombenze dell'Amministrazione del *punto franco* ai fini del disciplinato svolgimento dei servizi doganali, ferroviari e di vigilanza.

Le norme su questo delicatissimo punto abbisognano di essere chiare e rispondenti, per i riflessi che avranno sul pratico svolgimento dei servizi e sarebbe opportuno che in tale sede di norme fosse definito il « carattere specialissimo dell'istituto del *punto franco* a tutti gli effetti del suo ordinamento interno ».

Porre, cioè, l'Amministrazione preposta al *punto franco*, in condizioni di agire con quella libertà di poteri che valgano a dare la tangibile sensazione di provvedimenti che bene rispondano agli inderogabili criteri che il regime di franchigia richiede per non pregiudicarne, in partenza, lo sviluppo e ridurla, col tempo, ad un qualcosa di irrimediabilmente misero.

Il *punto franco* nella sua territorialità si avvia ad essere un fatto compiuto, si tratta poi di renderlo attivo, operoso, produttore e poiché tutto è da fare ex novo, auguriamo che sia fatto bene, a cominciare dalle norme di attuazione e poi fidando nello spirito di comprensione di coloro che dovranno applicarle e che in regime di franchigia opereranno qualunque sia il loro compito, di organizzazione, di direzione, di vigilanza, di produzione e di prestazione d'opera.

Vale la pena di farne motivo di prestigio dimostrativo della secolare volontà costruttiva dell'emporio marittimo genovese, ma a patto che tale volontà sia equamente e validamente, sorretta ed assecondata nelle sue iniziative.



# Per la determinazione dei valori in Dogana

P. B. Brolis

Molti importatori e spedizionieri si lamentano delle difficoltà che si incontrano per concordare con le dogane i valori imponibili agli effetti della determinazione dei dazi doganali.

Primi fra tutti, ben lo si comprende, elevano grandi proteste coloro che avevano trovato comodo non solo di frodare lo Stato, ma di battere anche la concorrenza con dichiarazioni di prezzi lontani dal vero, alle volte presentando financo in appoggio alle loro dichiarazioni documentazioni « convenientemente predisposte ».

L'Ufficio Valori, attualmente funzionante presso la Dogana di Genova, si è così bene attrezzato con una ricca collezione di riviste estere, di bollettini di ditte estere e di listini di agenti di case estere, che ha decisamente stroncato gli abusi.

L'Ufficio Valori svolge il suo servizio in collegamento con tutte le Sezioni doganali e tutte le Sezioni debbono preventivamente consultarsi con detto ufficio, il quale oggi svolge una attività coordinatrice della massima importanza.

Un primo grosso inconveniente è però costituito dal fatto che non tutte le più importanti Dogane hanno un ufficio valori così vigile come quello di Genova. Per uniformità di trattamento sarebbe invece auspicabile che vi fosse tale servizio accentrato presso tutti i Compartimenti doganali, poichè questi organi accertatori dei valori dovrebbero funzionare uniformemente almeno per tutti i varchi di uno stesso Compartimento.

Vi è poi l'inconveniente costituito dal fatto che i bollettini pubblicati all'estero riportanti i prezzi all'origine si ricevono ovviamente in Italia con un cospicuo ritardo nei confronti dei dati che la dogana dovrebbe accertare al momento della dichiarazione, disponendo l'attuale sistema legislativo che si debba dichiarare ed accertare il prezzo che in quello stesso momento della importazione si è formato sul mercato d'origine.

Ne consegue già dal sistema che è ovvio che ci si dovrebbe accontentare di un prezzo il più approssimativo possibile ai prezzi normali e correnti in quel momento sui mercati di origine. Sono poi di per sé evidenti le difficoltà degli accertamenti specie quando si tratti di

quotazioni di merci i cui valori possono variare anche durante una stessa giornata, oppure variano per particolari condizioni di vendita; poichè ad esempio è noto che vi sono sensibili differenze per offerte di merci « pronto imbarco » o per « partenze differite », e per transazioni relative a piccole partite la cui offerta logicamente varia nei confronti di vendite per grossi quantitativi.

Inoltre diverse fonti estere di rilevazioni sono pressochè tutte di natura privatistica e in genere riportano non prezzi effettivamente stipulati, ma quasi sempre si riferiscono a semplici offerte e spesso anche a puri prezzi nominali. E' notorio ed ovvio che tali quotazioni sono per la generalità dei casi costantemente superiori ai prezzi relativi a pattuizioni realmente concluse per affari normali svoltisi in condizioni di libera concorrenza, al quale sistema, per il riferimento dei valori, fa espresso richiamo l'art. 17 dei Preliminari alla Tariffa.

I bollettini ed i listini di cui dispongono le Dogane sono appunto di tale natura e riportano, come si disse, semplici prezzi di offerta. Esse dispongono anche della Rassegna « Prezzi all'Origine » edita sotto il patrocinio dell'Unione Italiana delle Camere di Commercio e pubblicata a cura della Camera di Commercio di Genova, sotto il controllo di un apposito Comitato intercamerale di redazione.

Questa rassegna si avvale di una trentina di corrispondenti esteri partecolari e di una sessantina di fonti emerografiche qualificate. Ma essa non può avere evidentemente la pretesa di eliminare gli scostamenti che si verificano fra i prezzi effettivi di contrattazione e quelli che vengono diffusi all'estero allo scopo di indirizzare i mercati, come, del resto, si fa da noi. Il suo scopo è invece di fornire agli uffici doganali quotazioni recenti mediante un collegamento via aerea coi principali Paesi del mondo e di offrire una rilevazione sistematica ed estesa per cui sia possibile ridurre al minimo i casi di tassazione soggettiva e raggiungere una certa uniformità di tassazione su tutto il territorio nazionale.

E' ovvio che le reali contrattazioni avvenute non le possano conoscere al

tro che le categorie degli operatori ciascuno nel suo specifico settore.

Ripetutamente il Ministero delle Finanze ha precisato che i prezzi pubblicati nei bollettini e negli stessi fogli d'informazione ministeriale debbono considerarsi « orientativi », ma purtroppo si è constatato che quando gli Uffici doganali hanno trovato una quotazione ascoltano con diffidenza altre ragioni. Qualche volta è anche avvenuto che la Dogana avendo informazioni appunto di fonte ministeriale (pur rendendosi buon conto delle ragioni esposte dall'importatore e poi anche confermate dalla Commissione camerale degli esperti) ha comunque rimesso ogni decisione al Superiore Ministero, a scanso di ogni responsabilità.

In relazione alle molte rimostranze sollevate, opportunamente lo stesso Ministero delle Finanze già fin dal novembre 1951 aveva emanato una sua circolare (n. 352) che limitava il sorgere di inutili controversie sul valore.

Anzitutto la predetta circolare ha accolto l'importante principio contenuto nelle convenzioni internazionali del GATT e di Bruxelles, secondo cui il valore di acquisto della merce, quale risulta dalla fattura, può, di regola, essere assunto dalla Dogana come base di imponibile, a condizione che non si tratti di prezzo fittizio o stabilito da contratti speciali e che il suo ammontare non risulti sensibilmente differente dal prezzo corrente o di mercato.

Nelle norme contenute nella suddetta circolare, il Ministro medesimo ha anche chiaramente precisato che, in difetto di concreti elementi, le Dogane non debbono operare ingiustificate maggiorazioni percentuali sui valori dichiarati.

Troppo spesso le Dogane si trincerano invece dietro una rilevazione di una offerta pubblicata su di un bollettino straniero: ecco dove nasce il contrasto coi prezzi dichiarati dagli operatori, ecco dove sorge la lamentata fiscalità degli accertatori. Nonostante la resistenza opposta dagli importatori o per essi dai loro spedizionieri si può affermare che, essendo oggi quella sopra riferita la base principale degli accertamenti per i valori doganali, il commercio nella sua generalità sopporta un danno superiore, in una percentuale sia pu-

re minima, di quanto dovrebbe per legge effettivamente sborsare allo Stato.

Pur tuttavia la legge prevede un giusto rimedio concedendo all'operatore la possibilità di una propria difesa dandosi i mezzi di sollevare la controversia doganale, conforme a quanto previsto negli art. 3 e 19 dei Preliminari alla Tariffa, che soprattutto richiamano in vigore le norme contenute nell'Appendice CXVI della tariffa doganale.

In relazione alle centinaia di migliaia di operazioni di importazione e di relative liquidazioni di bolle che si fanno in tutte le Dogane della Repubblica, le controversie che vengono oggi sollevate sono pochissime, forse non raggiungono l'uno per mille.

Questo rappresenta un buon segno e sta a dimostrare che le dogane non sono poi eccessivamente esose.

E' stato però constatato un certo senso di sfiducia verso la procedura delle controversie da parte delle categorie interessate: l'importatore se ritiene di potersi in qualche modo accollare l'onere del maggior dazio, dimostra facile tendenza ad abbandonare ogni contestazione, più o meno lunga, con l'amministrazione doganale.

Se l'importatore invece si servisse di uno spedizioniere che curasse con diligenza le pratiche presso i diversi uffici doganali potrebbe arrivare rapidamente ad ottenere la conclusione della contestazione, e se è dalla parte della ragione può star certo di ottenere anche piena soddisfazione.

L'importatore deve ormai sapere che la data a cui si deve riferire il prezzo da dichiarare non è né quella del contratto, né quella della fattura, ma quella al momento della dichiarazione; deve anche ormai sapere che specifici personali sconti, favorevoli od eccezionali condizioni di acquisto, come per asse, liquidazioni, ecc. non possono essere fatti validi davanti alle dogane, poiché i prezzi che quelle debbono accertare debbono essere corrispondenti ai reali contrattazioni per affari normali, correnti ed attuali al momento dello sdoganamento, in relazione ai prezzi fatti sul mercato d'origine, che purtroppo alle volte possono anche differire dai prezzi correnti sul mercato di arrivo delle merci. Né possono farsi valere i prezzi del mercato interno, né tanto meno quelli di realizzo.

Per poter ottenere però soddisfazione con rapidità nelle controversie è certo che non si deve far diretto ricorso al Ministero, come è pur previsto dalla procedura. Le controversie in istanza diretta od in appello al Ministero non durano meno di quattro o cinque mesi; si sono viste pratiche che andate a Roma al Collegio Centrale dei Periti sono tornate indietro dopo uno o due anni.

La principale fonte d'informazione del Ministero è l'Ufficio dell'Addetto Commerciale all'estero. A prescindere dal tempo che si impiega per esperire questa fonte d'informazione, l'Addetto Commerciale deve attingere notizie

presso le ditte o le autorità estere senza avere e senza far riamostrare il campione della merce in controversia.

Questa è la più grave lacuna nel sistema, perché se anche si mandasse il campione all'estero non è poi possibile pretendere che l'Addetto Commerciale lo possa riamostrare a tutti i suoi informatori.

Altra grave lacuna è insita nella costituzione del Collegio Centrale dei Periti: troppo pochi sono gli esperti in confronto del gran numero di merci che esso deve giudicare; troppo numerose sono le contestazioni che il Collegio deve decidere in un sol giorno (anche fino a 220 in una sola tornata). Nessun preventivo reperimento di notizie possono poi effettuare i Periti perché soltanto in riunione vengono a conoscere gli estremi della controversia. Quindi, all'ultima analisi è soltanto l'Ufficio ministeriale che può effettuare ricerche di notizie e fare proposte sui prezzi: proposte che sono decisive ma purtroppo poco fondate.

Per l'importatore non è neppure consigliabile ricorrere ai periti da parte, come con nuova procedura ha disposto l'art. 19 dei Preliminari alla tariffa: i periti da parte rappresentano una spesa sia per la dogana sia soprattutto per l'importatore perché queste perizie professionali si debbono pagare in genere proporzionalmente al valore della partita in contestazione; poi, si ha facilmente la sorpresa che la dogana, non avendo i suoi periti di fiducia, non se ne sta neppure a quanto deciso dal suo perito, e ricorre facilmente in appello al Ministero. Soltanto a Trieste pare si sia affermato l'importante principio che quando i due periti abbiano espresso un parere uniforme la Dogana debba senz'altro riconoscere quella decisione.

La procedura che a Genova si è validamente affermata è quella del ricorso alla locale Camera di Commercio, secondo le vecchie norme già stabilite fin dal 1911 col R. D. 9-4-1911 n. 330 e successivamente col R. D. 8-6-1936 numero 1234.

La regolamentazione a cui adempie la Camera di Commercio per la risoluzione delle controversie dà piena garanzia per gli importatori, per gli spedizionieri e per la stessa Dogana: i risultati conseguiti già lo dimostrano.

Dopo il giudizio espresso dalla Camera di Commercio è oggi cosa rarissima che vi sia ricorso al Ministero, sia da parte degli importatori interessati, sia da parte della stessa Dogana.

L'unico inconveniente che ancora rimane è che la Dogana impiega ancor molto tempo per inviare alla Camera i verbali ed i campioni in contestazione.

Questo inconveniente potrebbe essere eliminato o ridotto se lo spedizioniere esplicasse una certa diligenza nel seguire le pratiche.

Appena il cliente importatore ha deciso di sollevare la controversia ed ha notificato il prezzo da dichiarare, lo spedizioniere diligente può subito compilare e presentare il verbale di con-

troversia perché ha in mano tutti gli elementi per la compilazione del verbale: si tratta di pochissimi estremi descrittivi la partita in questione e non è indispensabile che vengano espone particolari ragioni per sostenere il prezzo dichiarato. Gli esperti che la Camera di Commercio convoca nelle sue commissioni di perizia sono dei diretti conoscitori dei prezzi e se nel caso si ritenesse utile far loro pervenire qualche informazione di dettaglio sulle qualità della partita o sull'andamento del mercato di origine, l'operatore ricorrente, come il suo spedizioniere, hanno sempre tempo prima che la perizia si svolga a far pervenire alla Camera di Commercio tutte le relazioni illustrative che essi desiderino.

Se si desidera un sollecito espletamento della controversia occorre subito compilare, firmare e presentare il modulo del verbale alla Sezione doganale, prelevando nel contempo in contraddittorio i quattro campioni sigillati che sono d'obbligo, versando le mille lire che la Dogana chiede per anticipo spese di spedizione per i campioni.

Bisogna avere l'avvertenza che ogni campione prelevato ben rappresenti l'intera partita e se da merce non sia facilmente campionabile si può chiedere che la Commissione degli esperti nominata dalla Camera si rechi sul posto ad esaminare la merce: gli Uffici della Camera nominano e convocano sul posto la Commissione degli esperti entro due giorni dall'arrivo del verbale e del versamento delle spese di perizia.

Occorre però che lo spedizioniere segua passo passo l'andamento del verbale e dei campioni. Queste pratiche hanno la tendenza a stagnare nel passaggio fra un ufficio e l'altro della Dogana: basta però un minimo di diligenza per tenere in movimento fin tanto che arrivano agli uffici della Camera di Commercio. Appena sono giunte l'ufficio camerale preposto al servizio avverte lo spedizioniere ad effettuare il versamento della spesa di perizia e non appena incassato il relativo ammontare provvede subito a convocare la Commissione degli Esperti.

La Commissione per regolamento della Camera di Commercio è così formata: un perito professionista iscritto nel « Ruolo Camerale dei Periti e degli Esperti » un pubblico mediatore od un agente di case estere, un industriale od un importatore che normalmente trattino la merce in questione.

Nella composizione della Commissione la Camera cerca di far confluire possibilmente opposti interessi: ad esempio, un industriale produttore ed un commerciante importatore da una casa concorrente, oppure un industriale consumatore ed un importatore, ecc.

I membri della Commissione quando sono convocati vengono preventivamente messi in possesso (a mezzo di semplice telefonata) degli estremi della contestazione: qualità della merce, provenienza, data d'importazione, prezzo

cif dichiarato dall'importatore e valore accertato dalla Dogana. Si sceglie preventivamente in tal modo l'esperto nel settore merceologico che dia non solo preventive assicurazioni di conoscere le singole caratteristiche qualitative del prodotto in contestazione, ma anche che ben conosca il rispettivo valore per specifica provenienza.

Gli esperti non debbono conoscere il nome dell'importatore né quello dello spedizioniere; né il loro nome viene notificato alla parte interessata: il loro giudizio non risente così di alcuna influenza esterna, essi soprattutto giudicano in base al campione, che viene esaminato e descritto accuratamente, ed in base alle conoscenze personali dei prezzi internazionali di mercato e soprattutto sui prezzi delle transazioni effettivamente conclusesi sul mercato di origine della merce.

La presenza del contribuente in commissione potrebbe influenzare o comunque mettere in imbarazzo l'operatore che deve giudicare, mentre la voce degli interessi commerciali è già appunto rappresentata nella Commissione da importatori ed il ricorrente ha modo di esporre già normalmente per iscritto le sue ragioni nel verbale di controversia.

Anche se si volesse chiamare le due parti in contestazione davanti alla Commissione giudicante, fosse pure composta questa da una magistratura speciale, noi avremmo nella pratica attuazione: una parte tesa alla difesa di un interesse personale e che potrebbe intervenire nella discussione con l'appoggio di legali e con corredo di documenti o dichiarazioni ad hoc, mentre dall'altra parte noi avremmo soltanto un funzionario animato solo dal senso del dovere i cui elementi d'informazione sono già stati fatti noti nel verbale di controversia dalla sua Amministrazione.

Volendo poi affidare l'esame di queste questioni tecniche ad un magistrato si avrebbe anche la difficoltà per il giudice di reperire agli esperti, pur se le Camere predispossero all'uopo lunghe e dettagliate liste di periti. Questa ricerca invece è molto facile per gli Uffici camerali che sono in continuo contatto con gli operatori e che agevolmente possono far ricerca mediante telefono di esperti i quali possono dar conferma a priori di conosce-

re i prezzi per specifica provenienza e tipo di merce.

Nella procedura attraverso la Camera appena gli esperti hanno concordato la loro decisione viene subito redatto apposito verbale, da loro firmato, che viene anche notificato all'importatore, tramite spedizioniere, in una copia non firmata, unitamente alla copia del decreto firmato dal Presidente della Camera di Commercio.

Questa competenza già deferita alle Camere di Commercio fin dal 1911 ha dimostrato che le Camere di Commercio sono gli organi più idonei per decidere sulle controversie doganali, poiché esse si possono soprattutto facilmente valere della collaborazione di esperti, ai quali viene attribuita una funzione di carattere pubblico.

La Camera di Commercio di Genova ha usato il massimo zelo nella scelta degli esperti, secondo la procedura come sopra descritta, scegliendoli fra persone che dessero sicuro affidamento di onestà, correttezza e competenza, e, la nostra Camera ha già da tempo preventivamente formate la « Liste degli Esperti per le contestazioni doganali », in conformità a quanto stabilisce l'articolo 19 della Legge sui Preliminari alla Tariffa.

La Legge statuisce che tutte le Camere sono competenti per la definizione in prima istanza delle controversie.

Sarebbe anche meglio che la Legge rendesse obbligatorio per tutti l'esplicitamento di questa prima istanza. Vi sono importatori che sanno benissimo di essere dalla parte del torto quando contestano dei valori accertati dall'amministrazione doganale e sanno pertanto anche che il giudizio degli esperti che verranno scelti dagli uffici camerali non potrà che essere a loro sfavorevole: ecco allora che il ricorso che essi presentano è fatto con istanza diretta al Ministero: essi così tentano la buona sorte! Nelle contrattazioni delle merci vi sono tante caratteristiche di qualità, tipi, sottotipi in uno stesso rodotto, che, chi deve decidere sul valore effettivo di un articolo, che neppure passa a sue mani, (come purtroppo avviene negli Uffici Valori delle Dogane, come spesso succede fra i componenti del Collegio Centrale dei Periti) può non vederne pregi e difetti e

può essere facilmente condotto in errore nel giusto apprezzamento del valore, specie a seguito di descrizioni artatamente fatte dagli interessati, oppure per sbagliati riferimenti in cui può facilmente incorrere l'amministrazione doganale o chiunque non sia un profondo conoscitore del singolo articolo campionato.

La esatta definizione merceologica e la dettagliata descrizione delle caratteristiche qualitative del campione è il primo contributo che possono dare gli esperti camerali per la risoluzione delle contestazioni.

In relazione all'obbligatorietà dell'intervento delle Camere di Commercio sarebbe però anche giusto che le spese di perizia fossero poste, dalla legge, a carico della parte soccombente e non soltanto a carico del solo contribuente.

Non tutte le Camere sono tuttavia in grado di formare delle ampie liste di esperti, specie quelle Camere di piccole provincie che pur comprendono nel loro territorio importanti Dogane di confine dove si sdazia un'infinità di diversi e disparati prodotti.

Non tutte le Camere poi hanno affrontato il problema della risoluzione delle controversie con molto impegno.

Come si è dimostrato più sopra le Camere di Commercio sono invece gli istituti più idonei a meglio organizzarsi per ben definire le contestazioni che sorgono presso le rispettive dogane; per compiere questa organizzazione è indispensabile però che nell'ambito di ciascun Compartimento doganale esse formino una lista unica compartimentale degli esperti doganali. Tale lista dovrebbe essere tenuta dalla Camera capoluogo, e, quando nella piccola provincia di confine non vi siano gli esperti per un determinato articolo in contestazione, la perizia dovrebbe essere svolta presso la stessa Camera del capoluogo.

Le risultanze della perizia dovrebbero poi servire alla Camera, competente per legge nella rispettiva Provincia, ad emettere il relativo decreto che determina il giusto valore.

Questo è l'importante contributo che le Camere di Commercio sono chiamate a dare al Ministero, alle Dogane ed alle categorie degli importatori, nell'interesse del commercio con l'estero.

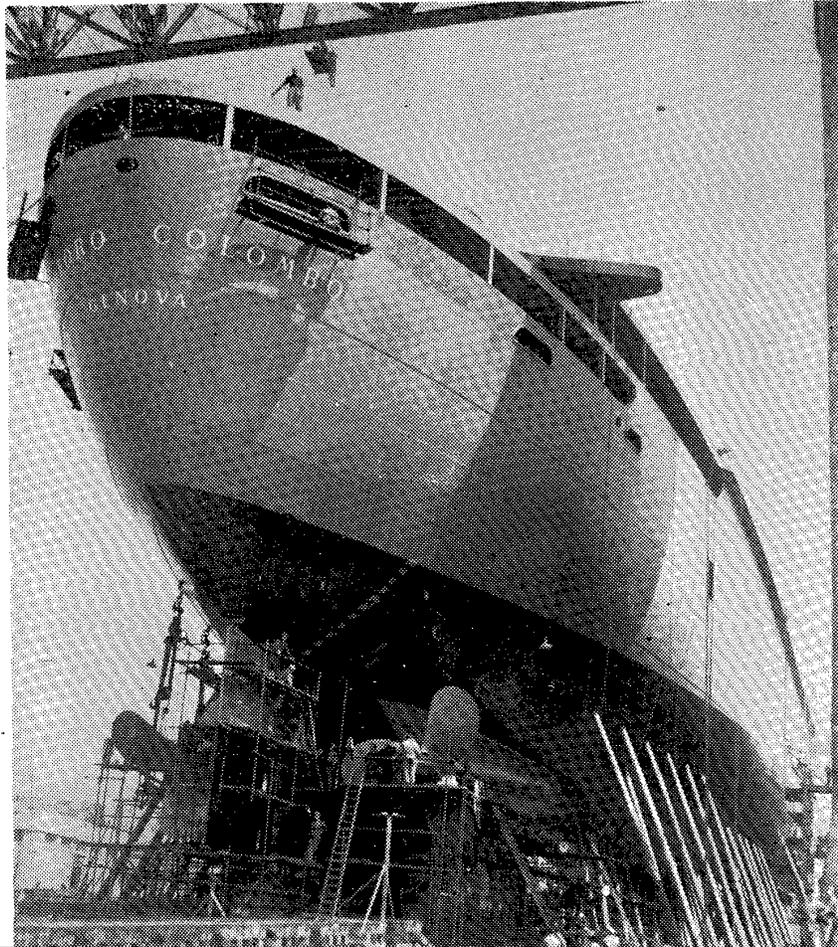
# La "Cristoforo Colombo",



*Al varo della Cristoforo Colombo*

*Il giorno 10 maggio, alla presenza di S. E. il Capo del Governo, di numerosissime alte personalità e di una imponente folla di spettatori, è scesa felicemente in mare dagli scali dei cantieri Ansaldo di Sestri Ponente la nuova turbonave « Cristoforo Colombo ».*

*De Gasperi, ricevuto dal Presidente avv. Federico De Barbieri e dello stato maggiore dell'Ansaldo, ha assistito alla cerimonia del varo dal palco d'onore, dove erano presenti il Sindaco Pertusio, il Ministro Cappa, il sen. Bò, l'on. Palenzona, il Prefetto avv. Solimena, il Presidente del Consiglio Provinciale avv. Maggio, S. E. Verde Presidente della Corte d'Appello, il Procuratore Generale della Repubblica S. E. Giglio, i Generali Magliano ed Almici, S. E. Marras, S. E. Lucifredi, il comm. Accame per la Camera di Commercio, il Generale Ruffini del Consorzio Autonomo del Porto, il Generale Lauricella, il Rettore dell'Università prof. Cereti e numerosi rappresentanti dell'Armamento Ligure.*



*La turbonave "Cristoforo Colombo", di 30.000 tonn. di s.l. costruita dai cantieri navali Ansaldo di Genova-Sestri*

Subito dopo il varo, il Ministro Cappa ha pronunciato un breve discorso, esprimendo la propria emozione nel veder scendere in mare la mole imponente della nuova grande unità di linea, la cui realizzazione costituisce un documento tangibile della capacità della tecnica e del lavoro italiano.

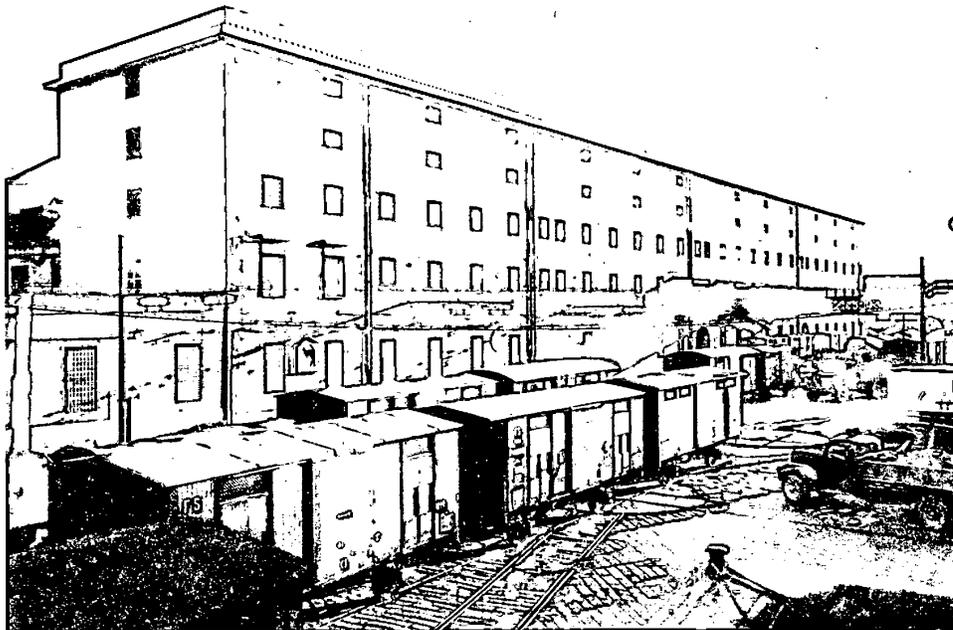
Costruita per conto della Società Italia, la « Cristoforo Colombo » è destinata alla linea celere fra l'Italia e gli Stati Uniti d'America come la sua gemella « Andrea Doria », alla quale risulta uguale nelle linee di carena, nelle strutture di scafo, nell'apparato motore di propulsione e nelle principali sistemazioni.

La nuova unità ha una stazza lorda di 30.000 tonnellate, ed una portata lorda di 9.860 tonnellate. Le sue principali dimensioni di scafo sono le seguenti: lunghezza massima fuori tutto metri 213,59; larghezza massima fuori ossatura metri 27,40; altezza di costruzione alla coperta metri 15,25; immersione media a pieno carico metri 9,15. Ha prora slanciata a tagliamare, poppa ad incrociatore, una sola ciminiera sagomata, ed un albero; sovrastrutture compatte degradanti a gradini verso poppa, ed a prora il bulbo sporgente in avanti che costituisce, sia agli effetti della velocità, sia a quelli della tenuta di rotta e delle qua-

lità nautiche della nave, una delle più interessanti innovazioni tecniche. Lo scafo, costruito col sistema della prefabbricazione, è quasi totalmente saldato: ha undici ponti ed è suddiviso longitudinalmente da undici paratie stagne. L'apparato motore progettato e costruito dallo Stabilimento Meccanico Ansaldo di Genova-Sampierdarena, è su due eliche, ed occupa due compartimenti attigui. Le macchine di propulsione, composte di due serie di turbine, hanno la potenza complessiva di 35.300 cavalli-asse in navigazione ordinaria, e sviluppano la velocità media di 23 nodi orari. La principale novità tecnica introdotta nella « Cristoforo Colombo » è costituita dalla centrale elettrica a corrente alternata trifase a 440 volts e 60 periodi.

Le sistemazioni per passeggeri hanno 1.149 posti dei quali 202 in prima classe, 244 in classe cabina, e 703 in classe turistica. L'equipaggio in normale servizio è di 580 persone.

La « Cristoforo Colombo », che è la più grande e la più veloce nave di linea attualmente in allestimento in tutto il mondo, rappresenta una nuova poderosa realizzazione del programma di ricostruzione della flotta mercantile italiana, e porta degnamente sui mari il nome del grande navigatore ligure.



**DEPOSITO FRANCO DI GENOVA gestito dalla CAMERA DI COMMERCIO**  
**MASSIMA SICUREZZA E GARANZIA DI DEPOSITO - ATTREZZATURA MODERNA**

# Venezuela: importatore di beni strumentali

Mario Giustetto

*Il Dr. Franco CARBONETTI — Consigliere Commerciale all'Ambasciata di Caracas — ha preso contatto con gli operatori della nostra provincia in una riunione che ebbe luogo recentemente presso questa Camera. Ritengiamo che possa interessare i lettori della nostra Rivista il conoscere le cose che si sono dette.*

E' sintomatico il fatto che i più importanti fornitori del Venezuela appartengono ai maggiori paesi industriali.

Le importazioni in Venezuela provengono, infatti, dagli Stati Uniti (per il 67% del volume complessivo), dalla Gran Bretagna (per il 6,5%), dalla Germania (per il 4,2%), dalla Francia (per il 2,7%) e dall'Italia (per il 2,1%). I dati si riferiscono al 1951. Il valore complessivo delle importazioni è stimato intorno ai 640-650 milioni di dollari annui. La cifra è imponente per un paese che ha appena 6 milioni e mezzo di consumatori-risparmiatori, e tanto più lo appare se viene raffrontata col Brasile e con l'Argentina, i quali, « in rapporto alla popolazione », hanno un volume di importazioni assai inferiore.

La notevole capacità di assorbimento di beni del mercato venezuelano, trae origine da una rapida e profonda trasformazione strutturale dell'economia interna dovuta allo sfruttamento dei giacimenti di petrolio. A questo fattore si deve se, alla base delle importazioni venezuelane, stanno i beni strumentali ed i prodotti destinati a far fronte alle sempre crescenti necessità dei vasti programmi statali di opere pubbliche e di finanziamenti.

Forse da noi non si valuta ancora appieno il fatto che il Venezuela è produttore ed esportatore di petro-

lio. Produttore, cioè, del 15% del petrolio che si consuma nel mondo, e del 36% del petrolio che si produce nei Paesi che sono al di fuori dell'area sovietica. Esportatore, infine, in misura tale da coprire con questo solo prodotto il 30% dell'attivo della bilancia commerciale.

Grazie al petrolio, l'intercambio con gli Stati Uniti ha raggiunto la cifra impressionante di 776 milioni di dollari, di cui 454 all'importazione e 322 all'esportazione. Il deficit è ampiamente coperto, non solo, ma è anzi abbondantemente superato dai cospicui diritti che le concessionarie estere versano all'Erario dello Stato, mentre la gigantesca mole di investimenti che le concessionarie medesime hanno effettuato (si valuta intorno a 2 miliardi di dollari), conferisce al sistema importativo-esportativo venezuelano un invidiabile carattere di solidità.

Il fatto che gli Stati Uniti sono i principali finanziatori, e perciò i naturali e più importanti clienti e fornitori del Paese, ha come immediata e pratica conseguenza un'ampia disponibilità di dollari ed una illimitata convertibilità del bolivar ad un cambio che, oggi, fa premio sul dollaro. Perciò, non esistono in Venezuela restrizioni valutarie, mentre la tecnica governativa delle importazioni fa perno su di una manovrata protezione doganale in favore delle industrie nascenti e sul quasi completo abbandono dello strumento della « licenza », il cui uso è riservato ai pochi casi che riguardano prodotti ormai acquisiti, in linea permanente o di principio, alla categoria degli indesiderabili.

Parallelamente allo sviluppo degli investimenti pubblici e privati, si riscontra in Venezuela l'incremento dello sfruttamento dei minerali ferrosi e dei legnami di cui il Paese dispone con larghezza, tanto da poter esportare grandi eccedenze dei primi e da lasciare ancora pressochè negletta la sua rara ricchezza di piante tropicali, quali il mogano, il palissandro e simili.

Nei confronti dell'Italia, la situazione che abbiamo testè puntualizzato dà rilievo ad alcune considerazioni non prive di un certo interesse.

In primo luogo, e ancora una volta, vi trova conferma l'opinione assai diffusa che lo scambio di beni di immediato consumo ha perso da tempo quel valore fondamentale sul quale le economie europee poggiavano la loro stabilità e lo sviluppo equilibrato delle loro bilance commerciali. Come per l'Europa, la crisi delle nostre esportazioni riguarda principalmente i beni in questione.

Occorre prendere atto di questa nuova tendenza all'autonomia nella produzione dei beni primari. Discuterla sarebbe ozioso, mentre è importante invece persuadersi che sarebbe un errore persistere nella ricerca di una solida progressività delle esportazioni in produzioni primarie che per reggersi debbono contare su di un massiccio collocamento all'estero. Una progressiva ed imponente fonte di valuta, per l'Italia come per l'Europa, potrà risiedere unicamente nel collegamento di beni strumentali. Sono questi i beni che possono dare una solida struttura alla bilancia commerciale europea perchè, essendo

soggetti alla illimitata evoluzione della tecnica e delle sue applicazioni, costituiscono il campo in cui la genialità e le attitudini proprie a ciascun popolo assicurano la continua sostituzione delle attrezzature, alla sua volta fonte continua di nuovo lavoro e di scambi.

In secondo luogo, lo sviluppo industriale del Venezuela, analogo a quello conseguito da altri Paesi non più ad economia tipicamente coloniale, ha incoraggiato il nuovo indirizzo che l'Italia, fra impedimenti e sforzi notevoli, cerca di dare alla sua emigrazione.

L'industria venezuelana ha posto in regresso la sorella agricoltura, incidendo persino sulle culture tipiche, il caffè ed il cacao. Perciò, il mercato del lavoro, che prima era caratterizzato dall'assorbimento di mano d'opera agricola, è oggi rappresentato da una crescente richiesta di mano d'opera specializzata: operai qualificati e tecnici.

Si calcola che nel dopoguerra, circa 100.000 italiani siano emigrati in Venezuela. Di essi, 60.000 circa formano la collettività italiana di Caracas. Sono operai e tecnici che rivaleggiano per importanza numerica e per abilità con la nutrita colonia tedesca.

Tirando le somme, e limitandoci a parlare degli scambi commerciali, notiamo che in questa nuova e fortunata situazione economica il Venezuela ci offre considerevoli possibilità di esportazione di macchinari e di impianti industriali

completi. E' allo studio, e sembra anzi in corso di realizzazione, la esportazione da parte italiana di un moderno e completo impianto di macinazione di cereali (il Venezuela importa oggi ben 300.000 quintali di farina di grano) e di un impianto per l'industria dolciaria.

Oltre agli utensili ed agli strumenti di precisione, hanno ottime prospettive di collocamento le macchine tessili, le macchine da scrivere, le macchine da cucire e gli automezzi di locomozione individuale (motoscooters). Un certo interesse destano inoltre i marmi, i cementi (la Germania ne ha esportate 115 mila tonnellate nel 1951, e l'Inghilterra 31 mila), gli apparecchi elettrodomestici, i colori e le vernici, alcuni prodotti farmaceutici, le ceramiche artistiche, gli articoli fini per l'abbigliamento maschile e taluni prodotti dell'artigianato (articoli religiosi di qualità, filigrane e fisarmoniche).

Di difficile penetrazione, perchè soggetti a licenza o a protezione doganale, sono i tessuti di lana, di rayon e di cotone, i sacchi di sisal, i tubi di cemento, i pneumatici, le derrate agricole e gli olii.

Nel complesso, la conquista del mercato venezuelano non offre difficoltà maggiori di quelle che abbiamo saputo superare nei confronti degli Stati Uniti. E' però necessario rafforzare i legami fra gli operatori dei due Paesi. Se da parte nostra dobbiamo ammettere di

non conoscere a sufficienza il Venezuela, da parte venezuelana si può senz'altro affermare che si ignorano pressochè totalmente le grandi e reali possibilità delle nostre industrie. Molti venezuelani rimarrebbero sorpresi nell'apprendere che in Italia si fanno macchine uguali ed anche migliori di quelle che si producono negli Stati Uniti ed in Germania. Certo non immaginano, ad esempio, che i potenti gruppi di Detroit hanno installato nei loro reparti macchine tessili italiane che la Chrysler ha in linea 100 torni di produzione torinese e che la Vespa gode in U.S.A. di un grosso contratto a carattere continuativo.

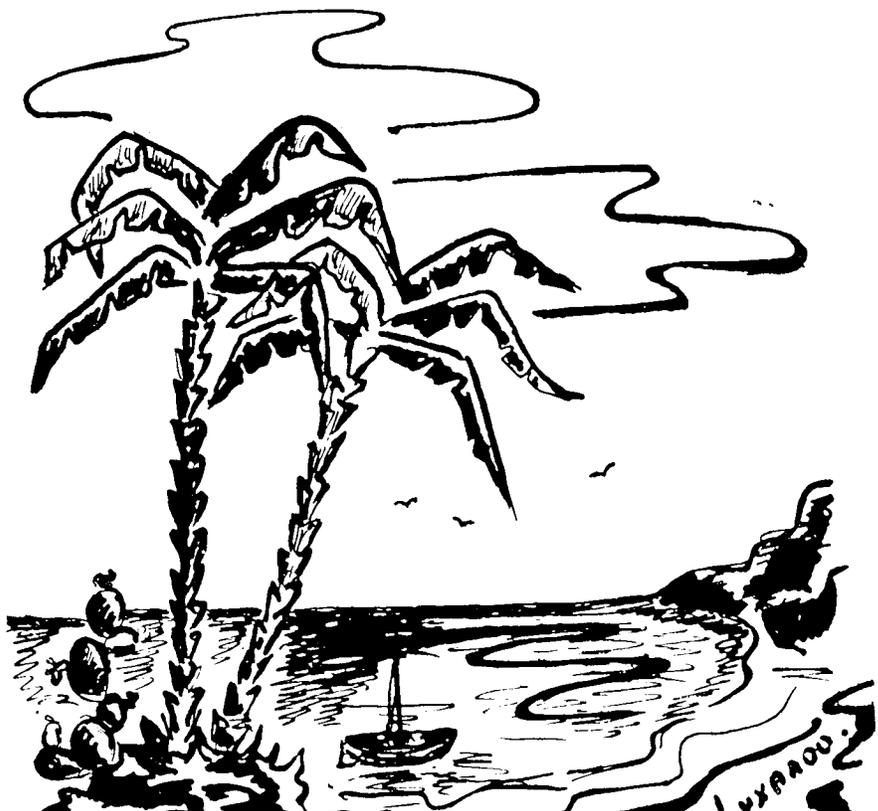
Gli sforzi che taluni paesi europei a forte tradizione mercantile (Inghilterra e Germania) fanno per la penetrazione nei mercati esteri — dalla istituzione di uffici commerciali all'estero ampiamente dotati di mezzi, all'invio di compatte e non affrettate missioni di operatori e di tecnici, all'allestimento di mostre ben preparate e lungamente studiate, all'organizzazione di visite in casa propria accertamente dirette ad influenzare con profitto lo straniero — ci insegnano che la conquista di un mercato, quando non sia episodica e frammentaria, richiede una fusione armonica ed unitaria dell'attività privata con l'attività dello Stato.

Ciò vale per il Venezuela come per qualsiasi altro mercato.

# La Mostra della vita all'aria aperta

Si terrà a Genova, dal 30 maggio al 14 giugno, la « Mostra della vita all'aria aperta ». La simpatica manifestazione, che anche l'anno scorso è stata accolta con interesse dal pubblico genovese, è quest'anno articolata nei settori commerciale e dimostrativo, con esposizione merceologica, in appositi stands, de' prodotti, dei materiali, degli attrezzi e costruzioni inerenti alle diverse attività turistiche, ricreative e sportive della vita all'aria aperta.

La Mostra comprende una arena sportiva per incontri e gare nazionali ed internazionali di attività sportive svolte all'aperto, tendopoli, palio dei rioni, teatro all'aperto, villaggio del fanciullo e un villaggio tipico delle sagre folkloristiche, dove il pubblico potrà degustare specialità gastronomiche delle varie regioni italiane. In un apposito padiglione delle Nazioni Europee e delle Regioni Italiane sono esposti diagrammi, fotografie, plastici, delle varie attività attinenti alla Mostra,



e vengono effettuate proiezioni cinematografiche a passo normale e ridotto allo scopo di illustrare ai visitatori le diverse manifestazioni di vita all'aperto: escursionismo, alpinismo, ski, caccia, pesca, turismo nautico, giochi all'aperto, campeggi collettivi montani e marini. Durante la Mostra saranno organizzate visite a transatlantici al porto con mezzi anfibi, gite ed escursioni montane e marine.

Numerosi saranno i concorsi, tra i quali segnaliamo quello per un nuovo gioco all'aperto con e senza attrezzi, in campi ridotti; quello per una canzone di montagna; quelli per fotografie in bianco e nero e a colori; per un documentario cinematografico a passo ridotto; per un tema scolastico sulla vita all'aria aperta; per poesie dialettali e disegni sul tema della Mostra.

Sono anche abbinati alla Mostra il IV Concorso Ippico Nazionale (Stadio Shell), nei giorni 30-31 maggio e 1-2 giugno, per la disputa di otto « gran premi » con classifica separata per la Categoria Militare; e un Circuito Motociclistico Internazionale del Lido, intitolato al « Trofeo del Mare », che avrà luogo il 14 giugno con l'intervento dei

più importanti corridori motociclisti del mondo per categoria 125 cc. - 500 cc. - side-cars.

Ai biglietti d'ingresso anche quest'anno sono abbinate due lotterie giornaliere: una commerciale ed una turistico-sportiva, con vistosi e ricchi premi in natura e in denaro.

La Mostra è dotata di un ufficio per la vendita di tutto il materiale esposto, a condizioni e prezzi di particolare favore, di un ufficio turistico, sufficientemente attrezzato, per una completa documentazione di tutte le attività praticate nella vita all'aperto, e di un ufficio informazioni dove appositi incaricati, coadiuvati dall'Ufficio Stampa e Propaganda della Mostra, forniscono tutte le informazioni richieste sulle località di campeggio nazionali ed estere, turismo, itinerari, escursioni nautiche ed in montagna, pesca, caccia, flora, ecc.

Alla Mostra hanno aderito e collaborano: L'Ente Provinciale del Turismo di Genova, la Camera di Commercio Industria e Agricoltura, il Consorzio Autonomo del Porto, l'Associazione Industriali, l'Associazione Commercialisti, l'Associazione Armatori Navi da Carico del Tirreno, la FINMARE, il CONI, il Provveditorato agli Studi, l'ENAL, la Federazione Italiana Escursionismo, il Touring Club Italiano, la Federazione Italiana Caccia, la Federazione Italiana Pesca Sportiva, l'Automobile Club Italiano, la R.A.I., e l'Associazione Ligure dei Giornalisti.



## ITAL EXPORT

THE MAGAZINE OF THE ITALIAN EXPORTER

Via Veneto, - ROMA - Tel. 480.115

### ITAL EXPORT

Vi offre un completo quadro della produzione italiana e informazioni sui commerci di esportazione.

### ITAL EXPORT

Viene diffusa nei seguenti Paesi: Stati Uniti d'America, Inghilterra, Irlanda, Canada, Australia, Sud Africa, Egitto, Indie, Persia, Irak e nei più importanti centri industriali e commerciali d'Europa.

### ITAL EXPORT

Scritta completamente in inglese è il mezzo più efficace per diffondere la vostra pubblicità all'estero.

Abbonamento annuo L. 3000 - Rassegna bimensile

cambio

# Il piano Schuman

Luciano Bolis

Il Piano Schuman è l'unico dei numerosi progetti di unificazione europea per settori, finora previsti, che sia giunto a compimento, sotto forma di «Comunità europea del carbone e dell'acciaio».

L'altro progetto del genere, già concordato dai ministri degli esteri dei sei paesi — il Piano Pleven, tendente alla creazione di un esercito europeo unificato — attende infatti ancora di essere ratificato dai rispettivi parlamenti, eccezione fatta per il Parlamento della Repubblica Federale Tedesca, che è appunto finora il solo ad averlo preso in esame.

L'importanza politica del Piano Schuman risiede sopra tutto nell'aver esso costituito il banco di prova dell'unificazione tra Francia, Germania, Italia, Belgio, Olanda e Lussemburgo, anche a prescindere dalla partecipazione degli Stati nordici e in particolare della Gran Bretagna, ciò che si era sempre considerato, specie da parte francese, come un elemento strettamente pregiudiziale.

In secondo luogo l'importanza politica del Piano Schuman va rilevata, per converso, dalla sua stessa incapacità a funzionare come organismo preso a sé. Accertisi finalmente di ciò gli stessi governi, si sono impegnati ad accompagnarlo con altri piani analoghi, interessanti altri importanti settori (dell'elettricità, dei trasporti, dell'agricoltura, ecc.), ciò che avrebbe successivamente condotto alla loro coordinazione al vertice, come se si fosse trattato di tanti dicasteri tecnici sottoposti ad un'unica direttiva politica.

Per questa strada traversa i governi arrivarono a concepire la nuo-

va «Comunità europea», che invece con maggior logica e speditezza i federalisti avrebbero voluto sin da principio impostare come la creazione di un vero e proprio Stato, attraverso la preventiva elaborazione della sua Carta Costituzionale.

Questo è, in sostanza, il succo dell'annosa questione dibattuta tra *funzionalisti e costituzionalisti* specialmente al Consiglio di Europa, finché l'inclusione, per suggerimento dell'on. De Gasperi, dell'art. 38 del trattato istitutivo della C.E.D. ha consentito che si gettasse un ponte tra il piano funzionale e quello costituzionale, prevedendo appunto tale articolo l'elaborazione dei principi dell'erigenda Comunità ad opera della stessa Assemblea parlamentare già chiamata a legiferare in sede di autorità specializzate.

Ma l'esame dei lavori di questa Assemblea — che per l'occasione assunse il nome di *ad hoc* — richiederebbe uno speciale discorso.

Qui invece ci interessa sottolineare un terzo e non minore merito del Piano Schuman, che è quello di aver contribuito a dare ai dibattiti eruopeisti — già da qualcuno volontariamente mantenuti nel vago — un carattere estremamente concreto, tale cioè da interessare ad esso anche quelle categorie economiche che sono certo più sensibili alle istanze che le toccano direttamente che non a considerazioni atinenti meramente all'ordine del diritto e della politica generale.

In effetti attorno al Piano Schuman si determinò ben presto uno schieramento di opposti interessi, ciò che testimonia oltre tutto della sua pericolosità.

In questo contrapporsi di voci discordanti, la prima osservazione che ci è dato fare si riferisce alla prevalenza di quelle che suonano critiche rispetto a quelle che suonano difesa, tra quante ha suscitato la polemica presto accesi negli ambienti toccati dalla sua realizzazione.

Ciò peraltro non deve trarci in inganno sul vero significato del Piano, nel senso di lasciarci credere che, negli immancabili perturbamenti connessi alla sua applicazione, gli elementi negativi siano *obiettivamente* prevalenti rispetto ai positivi. Anzi noi riteniamo decisamente il contrario, come sta a dimostrare il fatto che gli stessi ambienti di ciascuno dei sei Stati generalmente accusano i corrispondenti ambienti degli altri cinque di ciò di cui vengono a loro volta da quelli accusati, cioè di applicare il Piano a proprio esclusivo profitto e a danno di tutti di altri!

Quella apparente prevalenza di voci contrarie si deve piuttosto attribuire alla migliore e più compatta organizzazione di quei particolari settori produttivi, che in forza dell'applicazione del Piano verrebbero a perdere alcuni dei privilegi di cui godono nell'attuale struttura degli Stati nazionali sovrani, rispetto alla nessuna organizzazione e alla scarsa coscienza dei propri interessi che caratterizza invece la gran massa di coloro che come consumatori, sarebbero chiamati a risentirne i benefici.

Per rendersene conto pensiamo, a titolo di esempio, quale sarebbe la pronta reazione di chi fabbrica lamette per barba a un eventuale provvedimento che comportasse la diminuzione dei prezzi di vendita

delle lamette stesse, rispetto all'inerzia della gran massa dei consumatori di lamette, che pure da tale provvedimento risulterebbero avvantaggiati.

Ma procediamo con ordine.

Come ben illustra il sen. Giulio Bergmann in un suo attento studio pubblicato dal Movimento Federalista Europeo (« Europa in Cantiere », v. pag. 36 e segg.), scopo essenziale del trattato istitutivo della C.E.C.A. è, notoriamente, di avviare la formazione di un unico mercato continentale, partendo dalle materie fondamentali dell'industria (ferro e carbone) per giungere alla produzione economica in grandi serie che è, indubbiamente, l'arma più efficace per battagliaire contro la miseria.

« Per realizzare questo obiettivo - diceva lo stesso Ministro Schuman, nell'agosto del 1950, a Strasburgo - bisogna vincere non solo molti pregiudizi ed abitudini, ma anche gli egoismi di certi imprenditori monopolisti o protetti che sfruttano i consumatori del proprio mercato interno mediante i prezzi altissimi loro consentiti dalle alte barriere doganali vigenti contro i prodotti esteri ».

Più particolarmente, la Comunità del Carbone e dell'Acciaio ha lo scopo:

- di stabilire un mercato comune;
- di curare l'approvvigionamento regolare; assicurando a tutti un uguale accesso alle fonti di produzione;
- di assicurare la realizzazione dei prezzi più bassi, incitando le imprese ad accrescere il loro potenziale, perfezionare i loro metodi di produzione e sviluppare lo sfruttamento razionale delle risorse;
- di promuovere il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro della mano d'opera e lo sviluppo degli scambi internazionali.

Sono pertanto vietati, all'interno della Comunità:

- i dazi di entrata e di uscita e le tasse equivalenti, nonchè le restituzioni quantitative alla circolazione dei prodotti;

— le misure di discriminazione tra produttori e acquirenti;

— i doppi prezzi e le altre pratiche ostacolanti la libera concorrenza;

— le sovvenzioni di Stato e le altre pratiche restrittive del libero mercato.

L'Alta Autorità, che sarebbe poi come il governo della Comunità, si finanzia da sé mediante un prelievo nella produzione del carbone e dell'acciaio in misura non superiore all'1% del suo valore. (Questa prima imposta europea è entrata in vigore col 1. gennaio scorso). Essa può emettere prestiti e finanziare programmi intesi a creare nuove attività per compensare la chiusura di alcune aziende carbonifere o siderurgiche e per indenizzare o riqualificare la mano d'opera da trasferire. A ciò provvede uno speciale fondo all'uopo costituito.

L'Alta Autorità può altresì controllare i programmi delle aziende e formulare su di essi pubblici pareri.

Sono vietate le pratiche di concorrenza sleale e artificiose e le differenze di prezzo a seconda di località o nazionalità.

Sono del pari vietati gli accordi intesi a ridurre o a falsare il gioco normale della concorrenza e in particolare le decentrazioni della produzione e le misure dirette a dividere mercati, clienti o fonti di approvvigionamento o a discriminare i prezzi e le condizioni dei trasporti a secondo i paesi di origine e la distimazione dei prodotti stessi.

Si è accusato il Piano Schuman di voler costituire un cartello internazionale tra produttori (tanto più terribile in quanto meglio organizzato e più potente di qualsiasi cartello nazionale).

In effetti il Piano Schuman vuole essere proprio il contrario di un cartello in tal senso, avendo anzi per suo scopo specifico d'impedirne la formazione, nonchè di uscire dalla situazione dei cartelli già nazionalmente esistenti.

Si tratta quindi di uscire da una situazione già cartellizzata per restituire le forze produttive al giro della libera concorrenza. Naturalmente per poter fare questo l'Alta Auto-

rità doveva provvedersi di determinati mezzi e costituirsi quale potere sopranazionale, creando cioè la premessa politica indispensabile al superamento delle vecchie autarchie.

In questo senso la critica di natura politica che i federalisti fanno al Piano è senz'altro rilevante anche sotto il profilo economico.

Infatti la finalità anticartellistica del Piano potrà essere raggiunta solo nella misura in cui il potere dell'Alta Autorità, rispetto a quelli dei diversi Stati nazionali, sarà effettivo e non solo nominale.

Purtroppo ciò appare ancora incerto per la limitatezza dei compiti finora attribuiti alla C.E.C.A. Infatti tutta la strutturazione del Piano parte dall'erroneo presupposto della isolabilità del campo carbonifero dagli altri settori merceologici e dalla intera politica economica di uno Stato.

Vogliamo dire che se gli Stati intendono sabotare l'attuazione del lavoro della Comunità hanno infinite armi per farlo, anche senza contravvenire alla lettera delle disposizioni contenute nel suo Statuto!

Basta per questo pensare, in luogo dell'auspicabile anzi necessaria interconvertibilità delle varie monete, alle larghe possibilità di manovrare nel campo valutario che restano pur sempre affidate al beneplacito di ogni singolo Stato, per comprendere a cosa si riduca nella realtà il potere di determinazione dei prezzi riservato all'Alta Autorità.

Potrebbe quindi darsi il caso che questa, pur essendo partita, come abbiamo visto, da presupposti anticartellizzatori, si trovi suo malgrado strada facendo (e al fine di non dover dichiarare bancarotta sul terreno tecnico) costretta a cedere alle pressioni organizzate dei più potenti gruppi produttivi interessati a instaurare un nuovo regime di monopolio in cui riversare i vantaggi già goduti nei precedenti regimi di autarchia.

Ad ovviare tali inconvenienti fondamentali dovrebbe appunto mirare la « Comunità europea » — tanto per intenderci: quella politica, — il cui Statuto, come abbiamo detto, è stato elaborato dalla As-

semblea *ad hoc*. Senonchè anche questo appare fortemente manchevole, almeno per quanto riguarda la esigenza di assicurare la possibilità di un funzionamento autonomo della Comunità stessa rispetto alla volontà dei singoli Stati che ad essa fanno capo.

Risulta quindi senz'altro fondata l'insistenza del governo olandese nel richiedere l'estensione dei poteri della Comunità, nel campo economico, fino a garantire la creazione, sia pure graduale, di un vero e proprio mercato unico per tutti i prodotti, onde evitare che gli Stati nazionali possano far rientrare per la finestra quanto lo Statuto della C.E.C.A. espressamente prevede si faccia uscire dalla porta.

Per quanto riguarda il nostro Paese si può ritenere che il Piano, in linea di massima, nuocerebbe ai siderurgici — almeno a quelli così poco attrezzati da non poter affrontare la concorrenza del nuovo prezzo internazionale fissato dall'Alta Autorità, — mentre un vantaggio sensibile si avrebbe senza dubbio per tutte le industrie consumatrici di ferro.

Non è il caso di riferirsi qui estesamente alla polemica contro i monopoli, che si arricchisce in Italia dei nomi illustri di un Einaudi, un De Vita de Marco, un Salvemini e, per venire a pubblicazioni più recenti, un Ernesto Rossi.

Tuttavia cade acconcio ricordare che agli 80 mila lavoratori della siderurgica corrispondono oggi in Italia i 700 mila della meccanica, i 200 mila dell'edilizia e i 90 mila della cantieristica, la cui crisi è oggi in massima parte dovuta agli alti costi della materia prima.

L'Italia è infatti di gran lunga consumatrice più che produttrice di ferro.

Rispetto alla Francia, che produce 50 milioni di tonnellate di carbone e 10 milioni di tonnellate di acciaio, e alla Germania occidentale, che produce 110 milioni di tonnellate di carbone e 14 milioni di tonnellate di acciaio, essa è infatti produttrice di un solo milione di tonnellate di acciaio!

Del resto anche come consumatore il nostro Paese figura di gran lunga dopo gli altri, con la misera cifra di 76 chilogrammi di consumo di acciaio, in media, *pro capite*, rispetto ai 176 della Francia, ai 230 della Germania e ai 330 del Belgio e del Lussemburgo.

La relazione compilata dalla Commissione Finanza e Tesoro del Senato, in merito al trattato in esame, ricorda che, per tre milioni di tonnellate di acciaio prodotti nel 1951, abbiano pagato ben 60 miliardi in più del prezzo internazionale.

Del resto, poichè il « Piano Siniaglia » della Finsider assicura la produzione di tre milioni e mezzo di tonnellate entro l'anno in corso, il pericolo per l'industria italiana appare attenuato.

Infatti la Finsider, sotto il controllo dell'I.R.I., produce annualmente il 60% della ghisa nazionale; il 41% dell'acciaio e il 42% dei prodotti finiti.

Basta rilevare l'incidenza che sui prezzi del costo dei prodotti finiti ha il materiale siderurgico (per un tornio il 29%, per un trattore o un telaio il 32%, per una motonave il 33%, per un carro merci il 50%, ecc.) per rendersi conto del risparmio che l'andata in vigore del Piano Schuman dovrebbe rappresentare.

Naturalmente resta il problema

di assicurarsi che tale risparmio, rappresentato dal minore costo in partenza della materia prima, si traduca in una effettiva diminuzione del prezzo di vendita del prodotto finito sul mercato, senza di che tutto si ridurrebbe ad una atroce beffa del consumatore, cioè a un maggior utile netto del produttore, il quale continuerebbe così la sua politica di alti prezzi senza tener conto della effettiva diminuzione dei costi dovuti all'allargamento del mercato e alla conseguente maggiore facilità di approvvigionarsi direttamente alla fonte delle materie prime.

Certamente anche in tal senso dovrà essere vigile l'opera dell'Alta Autorità.

Per quanto in particolare riguarda l'economia della nostra regione ligure, si pensi ai benefici che ne ritrarrebbe in particolare l'industria cantieristica, la quale potrebbe così produrre a costi internazionali e cesserebbe pertanto di gravare sui contribuenti, e alla maggiore possibilità di esportazione dei prodotti agricoli conseguente all'incrementata meccanizzazione.

Certamente ogni rivoluzione, anche e specie in economia, ha il suo costo. Ma nel caso specifico del Piano Schuman, pare che questo franchi di gran lunga la spesa.

Del resto, anche a prescindere dal contributo positivo che il Piano Schuman rappresenta per la risoluzione dei problemi economici dei sei Paesi, dobbiamo constatare che la storia ha comunque scelto questa strada per realizzare una più completa unità dell'Europa.

La strada dell'unità dell'Europa passa quindi per il Piano Schuman. L'Italia non poteva mancare all'appuntamento.

# Le Compere di San Giorgio

## **CONDIZIONI DI ABBONAMENTO ANNUO A:**

"Le Compere di San Giorgio,"	
Rivista mensile . . . . .	L. 3.060
Supplemento quindicinale	
dei protesti cambiari, fallimenti e movimento ditte	L. 3.570
Cumulativo alle due pubblicazioni . . . . .	L. 4.590

Estero il doppio.



*L'importo dell'abbonamento potrà essere versato sul*  
C. C. Postale N. 4-15970



*Per inserzioni pubblicitarie rivolgersi alla*

**CAMERA DI COMMERCIO**  
GENOVA - Via Garibaldi, 4 - GENOVA

# Atti della Giunta Camerale

Segnaliamo in questa rubrica gli argomenti di pubblico interesse esaminati dalla Giunta Camerale nel mese di maggio.  
Le deliberazioni e i verbali relativi vengono regolarmente affissi all'Albo Camerale, ai sensi di legge.

## Seduta del 2 Maggio 1953

Ratifica delle deliberazioni adottate dalla Presidenza in via d'urgenza.

Deliberazioni di ordinaria amministrazione adottate dalla Presidenza.

Costituzione del Centro Tecnico del Commercio per la produttività.

Corso per funzionari degli Uffici Commercio Estero.

Autonizzazione ad effettuare la 132ª Mostra del Tigullio di Chiavari.

Società Internazionale per l'Insegnamento Commerciale.

Rendiconto finanziario delle iniziative zootecniche 1952.

Variazioni al Bilancio Preventivo del Consorzio Provinciale Rimboschimenti.

Preventivo di spesa per migliorie boschive da eseguirsi in località « Moglia e Specia » nel Comune di Rovigno.

Preventivo di spesa per migliorie boschive da eseguirsi in località « Pietramera » in comune di Rovigno.

Gite di istruzione agraria per contadini.

Mostre e Rassegne Zootecniche.

Legge 7 Novembre 1949, n. 857 — Disciplina industria della panificazione e della macinazione cereali: domande intese ad ottenere licenza per l'esercizio dell'industria della panificazione.

Rimborso al Municipio di Genova delle quote a carico della Camera per le spese di funzionamento dell'Istituto Tecnico Commerciale « Massimo Tortelli » di Genova durante l'anno 1952.

Richiesta contributo del Centro Assistenza Università.

Collana degli Atti della Commissione Parlamentare di inchiesta sulla disoccupazione.

Visita del Sig. WINDHAM WHITE — Segretario Generale dall'Accordo Generale sulle Tariffe Doganali e del Commercio (G.A.T.T.).

Traforo del Montè Bianco.

Ricupero di somme anticipate dalla Camera per servizio distribuzione prodotti industriali.

Rassegna del mercato svedese.

Vº Congresso del Sempione.

Delega per il decentramento amministrativo.

Assemblea annuale della Camera di Commercio Italo-Argentina di Genova.

Tariffe servizio visita tori.

## Seduta del 26 Maggio 1953

Deliberazioni di ordinaria amministrazione adottate dalla Presidenza.

Convegno Internazionale del Commercio Mediterraneo di Palermo.

Istanze dell'Assemblea Generale Consortile.

Elenco località sul mare comprese nella giurisdizione territoriale delle Camere di Commercio Marittime.

Rappresentante dell'Associazione Armatori Liberi in seno alla Sezione Marittima e Portuale.

Situazione dei locali degli Uffici della Borsa Merci.

Iscrizione nel Ruolo dei Pubblici Mediatori del Dott. Renzo De SALVO.

Dimissioni dal ruolo dei Periti ed Esperti.

Iscrizioni nel Ruolo dei Periti ed Esperti.

Pareri sui rinnovi e sui rilasci delle patenti di spedizioniere doganale.

Disciplina industria della panificazione: rapporto della Commissione incaricata del sopralluogo al panificio PER- RONE Lorenzo nel Comune di Cogorno.

Legge 7 Novembre 1949, n. 857 — Disciplina industria della panificazione e della macinazione cereali: domanda intesa ad ottenere licenza per l'esercizio dell'industria della panificazione.

Istituzione di un « Bibliobus » ad iniziativa del Comune di Genova.

Fornitura di scaffalature interne per l'Archivio di Deposito.

Fornitura degli scaffali e armadi interni da collocarsi nei locali del quarto piano del Palazzo della Sede.

Suole Tecniche Serali Complementari annesse all'Istituto Tecnico « Vittorio Emanuele II » di Genova.

*Comitato Famiglie Caduti nei Campi di Eliminazione.  
Club Nautico di Bogliasco.*

*Richiesta di premi per due concorsi di acconciatura.*

*E. N. A. L. — Genova.*

*Personale giornaliero in servizio al Deposito Franco.  
Commissione Permanente per la coordinazione degli studi e voti sui traffici marittimi presso l'Unione Italiana delle Camere di Commercio Industria e Agricoltura.*

*Proposta di convocazione della Commissione per la ricostruzione del Deposito Franco in dipendenza dei lavori in corso per l'apertura della nuova strada diagonale di Via Mercanzia.*

*Ente Nazionale Assistenza Lavoratori — Costituzione Comitato Provinciale Rurale.*

*Domanda pascolo bovino di frazionisti di Ertola in Comune di Rezzoaglio.*

*Approvazione perizia per migliorie boschive da eseguirsi in Comune di S. Colombano Certenoli.*

*Approvazione perizia per migliorie boschive da eseguirsi in Comune di Borzonasca.*

*Istituto Tecnico Commerciale Governativo a indirizzo mercantile « Massimo Tortelli » di Genova.*

*Comitato Provinciale di Genova dell'Opera Nazionale degli Orfani di guerra.*

*Benedizione degli autobveicoli.*

*Voto per la istituzione di una cattedra di « Tecnica ed Organizzazione Industriale » presso la Facoltà di Ingegneria, a sensi della Legge n. 188 del 26 marzo 1953.*

*Quinto Congresso Italiano dei Trasporti.*

*Costituzione del Distretto Minerario in Genova.*

*Aumento aliquota speciale della tariffa di monta per il bestiame bovino.*

*Consorzio zootecnico provinciale per la tutela sanitaria e l'incremento degli allevamenti: richiesta di anticipazione.*

*Mostra zootecnica mandamentale del Santuario dell'Acquasanta.*

*Mostra zootecnica e Fiera del bestiame in Comune di Miglianego.*

Sarà prossimamente pubblicato a cura di questa Rivista un numero unico dedicato al

## **PALAZZO CATALDI • SEDE DELLA CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA**

In elegante veste tipografica e ricco di numerose illustrazioni, delle quali alcune a colori. Sono riprodotte le decorazioni, gli stucchi e le opere d'arte, che sono il vanto del Palazzo, dovute a celebri pittori quali Lorenzo De Ferrari, G. B. Castello, Bernardo Castello, Pujet, ecc.

Il numero unico sarà posto in vendita. Le prenotazioni si ricevono presso la Redazione de

**«LE COMPERE DI SAN GIORGIO» - Via Garibaldi, 4**

Particolari facilitazioni saranno concesse agli abbonati e agli Enti Culturali

## Note del mese

### La legion d'onore al dr. Francesco Manzitti

L'Ambasciatore di Francia presso il Quirinale S. E. Fouques Duparc ha partecipato il giorno 28 aprile a un ricevimento offerto in suo onore dal Console Generale di Francia Barone d'Alexandry; durante il ricevimento, presenti le autorità cittadine; l'Ambasciatore ha consegnato le insegne di Cavaliere della Legion d'Onore al dott. Francesco Manzitti, presidente della Camera di Commercio di Genova.

### Un collaboratore scomparso

Una perdita dolorosa ha colpito gli ambienti cittadini ove più ferve lo studio dei massimi nostri problemi delle comunicazioni stradali.

L'ing. Luigi Calvi, già Ingegnere Capo dell'Amministrazione Provinciale, ha compiuto il 20 Maggio scorso la sua giornata terrena di lavoro, lasciando di sè un indimenticabile ricordo come uomo, come studioso e come professionista.

Durante gli ultimi anni della sua vita ha dedicato disinteressamento le sue preclare doti di tecnico ai problemi della strada persuaso che Genova non potrebbe mantenere la sua posizione economica se non migliorando i suoi mezzi di trasporto con l'entroterra nazionale e internazionale.

Di fronte alle manchevolezze delle attuali linee di comunicazione egli progettò un piano di collegamento del nostro Porto col Piemonte e con la Lombardia mediante la costruzione di un'autostrada litoranea e di altra che da Genova - Moltedo si spinge, nelle migliori condizioni di esercizio, fino ad Ovada e oltre verso Alessandria, il Novarese, la Valle Sesia collegandosi anche con la progettata autostrada di Chiasso-Milano-Genova.

Il progetto, approvato dalla Commissione tecnica ligure-piemontese per lo studio delle comunicazioni di Torino coi Porti Liguri, è ora sempre considerato un esemplare mirabile di precisione e di tecnica sospinto verso la perfezione dalla onestà dei propositi e dalla bontà d'animo che sempre ispiravano l'opera dell'ing. Calvi.

Per queste ragioni la Camera di Commercio di Genova vuole qui ricordata così bella figura di uomo e di studioso.

### I lavori del Comitato del Consorzio del Porto

Sotto la presidenza del gen. Ruffini si è riunito il 18 corr. a Palazzo San Giorgio il Comitato del Consorzio (sezione opere portuali e gestione), che ha approvato il testo del nuovo regola-

mento per il servizio di ormeggio e disormeggio delle navi.

Il Comitato ha altresì espresso parere favorevole all'autorizzazione alla Società Docks Liguri di introdurre merci, in regime di magazzini generali, nell'ultimo piano del suo magazzino di ponte Morosini.

E' stata anche approvata, in linea di massima, la proposta di destinare parzialmente le nuove attrezzature di ponte Eritrea ponente al traffico del caffè e di altri coloniali.

Il Comitato ha poi deliberato lavori di manutenzione delle opere foranee, di ricostruzione del porticciolo di servizio dei piloti alla testata del Molo Giano e di nuovi impianti di illuminazione in varie zone del porto per una spesa complessiva di oltre 200 milioni di lire.

### L'Assemblea degli importatori prodotti della pesca

L'Assemblea generale dell'Associazione Nazionale Importatori Prodotti Conservati della Pesca si è riunita a Genova. Il Presidente dell'Associazione ha illustrato l'attività svolta dall'Associazione ed ha trattato dei principali problemi della categoria; nella discussione ha assunto particolare rilievo il problema della liberalizzazione delle importazioni auspicata dalla categoria, oltre alle questioni doganali ed a quelle relative agli scambi commerciali con i principali paesi fornitori. L'Assemblea ha auspicato l'adozione dell'I.G.E. « una tantum » per tutti i prodotti conservati della pesca.

### L'Assemblea dell'Unione delle C. di C.

La stretta identità di interessi tra agricoltura, industria e commercio è stata messa in evidenza dai ministri Campilli e Fanfani, intervenuti all'assemblea annuale delle Camere di Commercio.

Senza una salda economia agricola e senza un suo continuo potenziamento non è possibile concepire un potenziamento delle industrie — ha dichiarato, nel suo discorso, il ministro Campilli —. Le Camere di Commercio rappresentano, in sintesi il complesso degli interessi agricoli, industriali e commerciali; sono un centro di potenziamento e d'eccitamento della produzione ».

Il Ministro ha ricordato di avere inviato due circolari, confermando che le Camere sono organismi posti al centro dell'economia locale e che per tale posizione sono meglio di qualunque altro ente, in condizioni d'adempiere all'opera stimolatrice e coordinatrice

che la legge loro attribuisce. E' infatti, per premiare la loro attività, che il Capo dello Stato, con suo decreto, ha concesso il riconoscimento giuridico all'Unione delle Camere di Commercio, riconoscendo così la utilità e la serietà del loro lavoro.

Il Ministro ha poi messo in evidenza la grande importanza del compito che le Camere possono svolgere nel campo dell'istruzione professionale. Dalle indagini delle Camere di Commercio sulla disoccupazione è risultato che il maggior numero di disoccupati si riscontra tra la mano d'opera non qualificata, tra i giovani laureati o diplomati in attesa di un impiego, e tra i giovani che hanno frequentato alcune classi degli istituti medi e hanno poi interrotto gli studi. Uno degli obiettivi che debbono porsi le Camere di Commercio è, appunto, quello di far comprendere che nella società moderna ha maggior valore un diploma di capomastro o di capo tecnico che una limitata frequenza ai corsi inferiori d'una scuola media. Bisogna ridurre, in ogni modo, la pleora di giovani provvisti di diploma magistrale e anche di laureati che non riescono a trovar una occupazione.

Accennando, poi, alle leggi che per iniziativa del ministro Fanfani sono state approvate, il Ministro dell'Industria e Commercio si è soffermato specialmente su quella concernente l'economia montana, rilevando che affrontare il problema della montagna non significa soltanto tendere al miglioramento delle popolazioni montane, ma affrontare anche gli importantissimi problemi dell'urbanistica e della lotta contro la disoccupazione.

L'on. Campilli ha poi parlato della costituzione dell'Istituto di finanziamento in favore della media e della piccola industria, nonché della Cassa per l'artigianato e ha messo in evidenza l'importanza degli Istituti regionali per il finanziamento delle piccole e medie industrie, già sorti in alcune regioni. Ha concluso facendo suo l'augurio formulato dal presidente ing. Brun, che il nuovo Parlamento possa contribuire a dare un vigoroso impulso alle opere di pace, allo sviluppo delle attività economiche e all'elevamento delle condizioni sociali del Paese.

Ha poi brevemente parlato il Ministro per l'Agricoltura e Foreste. L'on. Fanfani ha detto che non vi è stata iniziativa del Ministero dell'Agricoltura che non sia stata sollecitata o ampliata dalle Camere di Commercio. Egli ha espresso perciò la gratitudine sua personale e quella di tutti i funzionari del Ministero per la apprezzatissima opera di propulsione dei vari problemi agricoli, realizzata specialmente con l'alta quota di contributi dedicati dalle Camere alle iniziative agricole in tutti i settori.

Concludendo, l'on. Fanfani ha affermato che la cosa di cui ha più bisogno il nostro Paese è un'azione concorde; strumenti principali di questa azione alla periferia non possono essere che le Camere di Commercio, nelle quali convergono tutte le forze economiche. Da una concorde armonia, con forze non contrastanti si potrà giungere alla meta auspicata, quella, cioè, di far pervenire i prodotti ai consumatori al minor costo possibile.

Prima dell'intervento dei due Ministri, il presidente dell'Unione delle Camere aveva illustrato la sua relazione sul lavoro svolto nel decorso anno dall'Unione. E dopo la discussione sulla relazione, alla quale hanno partecipato numerosi presidenti camerali, l'assemblea ha riconfermato a presidente dell'Unione stessa l'ingegnere Stefano Brun:

Il Consiglio direttivo si è poi nuovamente riunito il 20 maggio u. s. Presiedeva l'ing. Brun, ed erano presenti i consiglieri, conte Marone Cinzano, per. ind. Fossoni, dr. Marchi, comm. Barbini, dr. Morpurgo, avv. De Barbieri, prof. Merlini, sen. Pasquini, comm. Cingolani, gr. uff. Parisi, cav. lav. Camplone, rag. Poto, cav. uff. Padula, avv. D'Andrea, avv. Azzena, nonché il segretario generale prof. Tagliacarne.

Su proposta dell'avv. De Barbieri, vengono eletti a vice presidenti dell'Unione il gr. uff. Costantino Parisi, il conte Enrico Marone Cinzano, l'ing. Luigi Morandotti ed il dr. Giovanni Barbini.

L'ing. Brun dà quindi lettura delle Commissioni intercamerali di studio costituite presso l'Unione e dei nomi dei relativi presidenti. Le Commissioni rimangono stabilite come scopi e come presidenza come segue: Commissione per la Istruzione tecnica e professionale e i Convegni culturali: prof. Giacomo Devoto; Commissione Trasporti e Comunicazioni: com.te Antonio N. Cosulich; Commissione per lo studio dei problemi del Turismo: sen. Benedetto Pasquini; Centro per le risorse energetiche: sen. B. Pasquini; Commissione per lo studio dei problemi dell'emigrazione: prof. Giovanni Merlini; Commissione per i problemi dell'Agricoltura prof. Giovanni Merlini; Commissione per lo studio dei problemi finanziari e tributari: prof. Ernesto D'Albergo; Commissione Borse e Credito: gr. uff. Costantino Parisi; Commissione di studio per il Commercio Estero: gr. Uff. Costantino Parisi; Commissione per la organizzazione di un corso del Commercio Estero per i funzionari delle Camere di Commercio; gr. uff. Costantino Parisi; Commissione per il « Listino dei Prezzi all'origine »: gr. uff. Costantino Parisi; Commissione per il Credito Navale: comm. Eugenio Szabados; Commissione per la pesca nei mari sig. Filippo Merlini; Commissione per la coordinazione degli studi e voti sui traffici marittimi: dr. Luigi Accame; Commissione per lo studio sull'ordinamento della amministrazione portuale nei porti che non hanno Enti autonomi: comm. Francesco Cinciari; Commissione per la unificazione delle norme di lavoro e per la comparazione delle voci di tariffe portuali: prof. Gaetano Serino; Commissione per il coordinamento e la pubblicazione degli usi marittimi: prof. Bruno Minoletti.

Si è proceduto quindi alla nomina della Commissione di studio per le proposte da presentare alla Presidenza del Consiglio per l'attribuzione di funzioni statali alle C. di C. in base alla legge n. 2707 per il decentramento di funzioni statali agli enti locali. La Commissione risulta così composta: presidente, l'avv. De Barbieri; componenti: il prof. Devoto, il dr. Bo-

nato, l'avv. Carfagna, il rag. Fiore, il dr. Franco, il prof. Galateria, il dr. Mancini, il dr. Olivetti, l'avv. Polacco e un rappresentante della C. di C. di Palermo.

#### **Commissione Agenti Marittimi**

Il giorno 13 maggio u. s. si è riunita presso la Sede della Camera di Commercio, la Commissione Agenti Marittimi raccomandatori per l'esame di nuove domande d'iscrizione nel relativo Elenco e per riesame di altre che trovansi da tempo in corso d'istruttoria.

Sono state inoltre considerate questioni di carattere vario, come quella dell'esercizio abusivo da parte di Agenti non iscritti nell'Elenco e della determinazione della misura cauzionale per Agenti Marittimi esercitanti la loro attività in piccoli Porti della Provincia.

Quest'ultimo argomento formerà oggetto di ulteriore esame da parte della Commissione.

#### **Per la raffinazione dei prodotti petroliferi**

La Commissione per i petroli ha tenuto recentemente una importante riunione al Ministero della Industria e Commercio, sotto la presidenza del sottosegretario Battista. Dopo lunghe discussioni fra i rappresentanti delle categorie interessate e gli esponenti dell'amministrazione statale e del Governo, è prevalso un indirizzo del tutto nuovo per la disciplina degli impianti di raffinazione dei prodotti petroliferi. La Commissione ha infatti preso in esame una richiesta formulata dall'Unione Petrolifera, diretta a introdurre il principio della completa libertà nella disciplina degli impianti, abrogando cioè tutte le norme finora in vigore e ispirate a criteri di limitazione sia per quanto riguarda i nuovi impianti di raffinazione sia il semplice ampliamento di quelle già esistenti.

La richiesta dell'Unione Petrolifera è stata alla fine approvata, e pertanto la deliberazione, avendo la Commissione petrolifera soltanto poteri consultivi, dovrà essere approvata e resa esecutiva dal ministro dell'Industria, on. Campilli, cui verrà subito sottoposta. Negli ambienti industriali si ritiene tuttavia che, data la presenza nella riunione del sottosegretario Battista, la decisione del Ministro non potrà che essere conforme al parere espresso dalla Commissione.

L'importante mutamento verificatosi in tal modo nella politica petrolifera comporterà naturalmente sostanziali cambiamenti in tutta la disciplina del settore, in quanto che al tuttora vigente sistema limitativo controllato dall'Amministrazione statale dovrà subentrare un sistema di autoregolamento da parte degli stessi industriali raffinatori, i quali saranno indotti a concordare tra loro l'opportunità di creare nuovi impianti in relazione alle varianti necessità del mercato. L'Amministrazione statale interverrà solamente per garantire un controllo tecnico di sicurezza degli impianti, senza più interferire sulla potenzialità degli impianti vecchi e nuovi.

#### **Problemi aeronautici**

Il giorno 8 maggio si è tenuta presso la Camera di Commercio di Genova la riunione della Sezione « Aeronautica », presieduta dal March. A. Vincent Ardissonne.

Il medesimo ha dato notizia ai convenuti circa l'esito favorevole delle trattative per la costruzione dell'Aeroporto « Cristoforo Colombo » di Genova-Stri, al cui riguardo sono state superate le ultime difficoltà di carattere finanziario.

La notizia è stata naturalmente accolta con visibile compiacimento, perchè dà assicurazione che non sarà lontano il giorno in cui anche il Porto di Genova potrà avere il suo indispensabile complemento.

Il March. Ardissonne ha poi ringraziato sentitamente, oltre i membri della Sezione, tutti quanti, Autorità, tecnici e privati, hanno collaborato per raggiungere il desiderato scopo.

Il Gen.le Ruffini, Presidente del Comitato dell'Ente per l'Aeroporto, da parte sua, ha poi fornito alcuni ragguagli, specie sulle attrezzature e sui vari cantieri, che dovranno funzionare contemporaneamente per accelerare la costruzione di cui trattasi.

Successivamente l'ing. Fermi, Capo dell'Ufficio Tecnico del « C.A.P. », ha lasciato prevedere che il lavoro di cui trattasi, già virtualmente iniziato con getto di materiali di riempimento, potrà essere compiuto in un tempo relativamente breve, che non dovrebbe superare i 5 anni.

#### **Problemi stradali e viabilità**

In una riunione della Commissione Tecnica per la Viabilità di Genova, sono state riprese in esame le linee del progetto Calvi concernente la prosecuzione dell'Autostrada da Prà verso il Piazzale della Camonale, la cui direttrice si ritiene essere la più confacente agli interessi di Genova, comportando raccordi col costruendo Aeroporto, con lo « S.C.I. », col Porto e con le varie industrie di quella regione. Tuttavia non sembra da escludere la possibilità di un tracciato più a nord da Prà a Bolzaneto da attuarsi, eventualmente, ove se ne presentassero le necessità future.

Al riguardo sono state considerate, per la strada di cui trattasi, come *indispensabili* le seguenti caratteristiche: doppia via di m. 7 più accessori, pendenza non superiore al 27 per mille.

E' stato fatta inoltre riserva di decidere sull'altimetria della strada in rapporto alla possibilità o meno di dover in futuro eseguire l'Autostrada di Ovada.

#### **Un anno di attività degli industriali genovesi**

Alla presenza del Presidente confederale, dottor Angelo Costa, dell'avv. Morelli, segretario generale della Confindustria e di numerosi esponenti dell'industria ligure e genovese, si è svolta nei giorni scorsi l'assemblea generale dell'Associazione industriali della provincia di Genova.

Il presidente dell'Associazione ing. Piero Campanella, dopo avere rivolto un saluto e un ringraziamento particolare al Presidente confederale, ha fatto

un'ampia relazione sull'attività svolta dall'Associazione durante il 1952, illustrando la situazione dei vari settori; le iniziative sorte nella provincia e l'organizzazione degli uffici, che ha raggiunto una perfetta efficienza.

Per quanto riguarda il settore strettamente sindacale, l'ing. Campanella si è compiaciuto per il raggiunto accordo interconfederale relativo ai compiti ed all'elezione delle Commissioni Interne e per quello relativo ai licenziamenti individuali, ed ha quindi accennato al problema del conglobamento delle varie voci della retribuzione attualmente in corso di esame unitamente ad altre richieste da parte delle organizzazioni operaie tendenti ad ottenere un aumento della contingenza.

Quindi l'ing. Campanella è passato ad illustrare la situazione locale la quale riveste aspetti di particolare serietà per i riflessi che le dolorose ma inevitabili operazioni di ridimensionamento in molte grandi aziende, specie nel settore siderurgico e meccanico, hanno esercitato nel campo del lavoro.

Il problema è aggravato dal fatto che oramai sono terminati i lavori relativi alla costruzione dello impianto siderurgico di Cornigliano, lavori che avevano attirato un elevato numero di lavoratori da altre regioni che sono oramai entrati stabilmente nella popolazione di Genova ed ai quali sarà difficile poter assicurare nuovi impieghi; d'altra parte, l'entrata in vigore del piano Schuman, con il mercato comune dell'acciaio e del carbone e il prossimo inizio dell'attività dello S C I di Cornigliano hanno già determinato una minore occupazione nel settore siderurgico per i provvedimenti di alleggerimento che gli stabilimenti con attrezzature meno moderne sono stati costretti a prendere: provvedimenti che non sono stati certo compensati dalle assunzioni effettuate dallo stesso S C I malgrado tale impianto sia destinato a fare di Genova uno dei maggiori, se non il più importante centro siderurgico d'Italia.

«Pertanto più che ad una smobilitazione dell'industria siderurgica della provincia di Genova — ha detto l'ing. Campanella — possiamo pensare ad un processo di assestamento, i cui riflessi nel prossimo futuro non potranno essere che altamente benefici per l'economia locale».

Purtroppo, però, sulle aziende gravano oneri essenziali, che bisogna cercare di alleviare: oltre a quelli sociali e assicurativi, vi sono quelli relativi all'assunzione obbligatoria degli invalidi di guerra e del lavoro; vi è pure l'onere che deriverà alle aziende se sarà approvata dal Senato la proposta di legge sull'apprendistato già approvata dalla XI Commissione della Camera.

Esaminati i gravi riflessi che sulla vita delle aziende ha il problema del finanziamento, il relatore è passato quindi a trattare della necessità che si arrivi a favorire le esportazioni — soprattutto nel settore meccanico — con il rimborso degli oneri fiscali e con altri provvedimenti da tempo richiesti dalle categorie produttrici.

L'Associazione si è impegnata nella soluzione di alcuni importanti problemi locali che hanno grande interesse per la vita industriale ed economica di Genova. Fra questi va citato il metanodotto Cortemaggiore-Genova.

Altro problema al quale l'Associazione ha dedicato la sua attenzione, e che è entrato in fase di concreta attuazione, è quello relativo alla sistemazione del bacino del Polcevera, nonché quello dell'aeroporto, per la cui realizzazione le categorie economiche genovesi hanno volontariamente accettato un non indifferente onere economico.

Dopo brevi chiarimenti forniti dall'ing. Campanella ai singoli interventi, ha preso la parola il dott. Angelo Costa, il quale ha voluto rispondere a taluni questi emersi in sede di discussione.

Sull'argomento dei finanziamenti alla piccola e media industria, il Presidente confederale, dopo aver illustrato quanto si viene facendo per la costituzione di istituti di risconto, ha affermato che il problema non può essere risolto attraverso il credito dello Stato; si deve, invece, puntare sui crediti degli istituti privati, perchè i finanziamenti fatti attraverso enti statali o parastatali si ripercuotono poi in restrizioni d'altro genere, che hanno ripercussioni sfavorevoli sull'attività aziendale. Quindi è passato a illustrare i rapporti fra industria di Stato e industria privata, la cui coesistenza può sussistere solamente se vi è una limitazione nei limiti dell'espansione della prima.

Per quanto concerne l'I.G.E., è indubbio che il meccanismo attuale costituisce un'evidente forma d'ingiustizia fiscale, soprattutto per quelle aziende che lavorano prodotti di seconda mano, sui quali quindi la imposta grava due o tre volte. Anche qui bisognerà pervenire a un traguardo che impedisca la moltiplicazione dell'imposta nei vari passaggi.

Forniti, quindi, taluni chiarimenti circa il contributo straordinario del 4 per cento, il dott. Costa è passato a illustrare il problema del finanziamento all'industria edilizia. In questo settore — ha egli detto — tutta l'impostazione politica del problema è sbagliata: finchè durerà il blocco dei fitti e finchè sussisteranno le varie forme di contributi statali obbligatori la soluzione del problema della casa non potrà aversi.

Terminato l'intervento del dott. Costa, sono stati approvati il bilancio consuntivo 1952 e il preventivo 1953.

#### **L'Autostrada Genova-Savona**

E' imminente l'inizio dei lavori del 14° lotto della costruenda autostrada Genova-Savona. Il progetto si riferisce al tratto a monte di Cogoleto e prevede la spesa di 700 milioni con 150 mila giornate operaie. L'opera comprenderà due gallerie di 70 e 150 metri e quattro ponti viadotti. I lavori, già finanziati, attendono soltanto l'approvazione del progetto e successivamente la concessione dell'appalto. Con essi sarà completato il primo tronco da Prà a Varazze: quindi sarà avviata la costruzione del tratto Varazze-Albisola.

**L'Assemblea annuale dell'ANAC**

Ai primi di maggio ha avuto luogo a Roma l'assemblea dell'Anac cui sono intervenuti tutti i rappresentanti delle aziende di autoservizi in concessione.

La riunione ha acquistato particolare importanza, in quanto è stata esaminata e discussa la questione del parallelismo nei confronti delle Ferrovie dello Stato.

Come è noto, i dirigenti dell'Azienda ferroviaria e i rappresentanti degli autoservizi hanno tenuto delle conferenze per realizzare i presupposti per una collaborazione reciproca, nell'interesse non solo delle aziende automobilistiche e dell'azienda ferroviaria, ma altresì nell'intento di raggiungere anche economie di bilancio.

**Concluso a Bologna il Convegno degli autotrasporti**

Si sono svolti a Bologna i lavori del primo Convegno nazionale degli autotrasportatori indetto dalla Giunta di unità costituita fra le tre maggiori associazioni di categoria.

Le Autorità governative hanno portato la loro attenzione sulla manifestazione e lo ha dimostrato la partecipazione del sottosegretario Bersani, del prefetto di Bologna e di altre autorità e rappresentanze, in particolare del Ministero dei trasporti, sia per il settore motorizzazione che ferroviario.

Erano presenti, oltre ai Consigli direttivi delle tre Federazioni, quasi al completo, i rappresentanti di circa una sessantina di province, così che può considerarsi raggiunta una partecipazione veramente nazionale.

Il Convegno ha svolto i suoi lavori per l'intera giornata del 13 e per la mattinata del 14. Nella mattinata del 13, la presidenza è stata tenuta dal sen. Ottani, presidente della Confetra, nel pomeriggio dal sig. Baiardo membro della Giunta della Camera di Commercio di Genova e dirigente dei trasportatori genovesi, che è stato chiamato a presiedere i lavori sia per la sua qualità di vice presidente della Federazione nazionale autotrasportatori sia in riconoscimento dell'attività da lui svolta sin dal 1946 per l'impostazione e la trattazione dei problemi dell'autotrasporto e per l'unificazione sindacale dello stesso. Nella mattinata del 14, la presidenza è stata tenuta da un rappresentante della Federazione italiana autotrasporti merci.

Le discussioni hanno riguardato principalmente la situazione venutasi a determinare nel settore dei noli dove la sfrenata concorrenza torna a tutto danno della categoria. Qualche oratore ha anche cercato di tratteggiare la possibilità di un accordo tariffario sia nei riguardi delle Ferrovie dello Stato che all'interno della categoria degli autotrasportatori, senza per altro riuscire a suggerire soluzioni di facile attuazione.

D'altra parte, bisogna tenere presente la eterogeneità della categoria ed il fatto che molti trasporti vengono effettuati da aziende che dispongono di uno o al massimo di due automezzi; per esse la gestione

è a carattere artigianale e familiare e quindi il loro comportamento nei riguardi delle grandi aziende attrezzate e ben organizzate è ovviamente differente.

Ma il tema dominante del Congresso riguardava il dissidio fra strada e rotaia. Già attraverso le dichiarazioni del rappresentante delle ferrovie erano state gettate le basi per un incontro di chiarificazione. Le discussioni proseguendo su un terreno piano hanno lasciato intravedere la possibilità di uno scambio di idee con gli esponenti delle FF.SS. Ed in questo senso sono appunto stati votati alcuni ordini del giorno, che, tra l'altro, fanno appello a spirito di comprensione nei riguardi del settore che non ha mai chiesto aiuto al Governo e che si trova attualmente in una fase delicata.

**Gli artigiani chiedono una organica politica artigiana**

Va particolarmente rilevata l'importanza assunta dalla Assemblea nazionale della Confederazione Italiana dell'Artigianato svoltasi nei giorni di domenica e lunedì 10 e 11 maggio. All'Assemblea hanno partecipato 80 delegati in rappresentanza delle Associazioni Nazionali di categoria (Associazioni di mestiere), di quelle regionali, provinciali e mandamentali che costituiscono i quadri della base organizzativa della C.I.A., oltre a 40 tecnici fra segretari di Associazioni ed esperti. Tutti questi rappresentanti hanno lungamente trattato dei vari problemi della categoria, facendo il punto della situazione rispetto a quel che finora si è ottenuto mercè l'azione confederale e mettendo in evidenza gli obiettivi futuri perchè la categoria stessa possa conseguire le sue rivendicazioni nell'accoglimento delle sue vecchie e nuove istanze. L'Assemblea ha quindi preso atto dei vari provvedimenti fin qui adottati nei riguardi dell'artigianato, soprattutto inserendo le sue rappresentanze negli organi dei vari Enti statali o parastatali perchè la sua voce non venisse a mancare là dove si discute dei suoi interessi; determinando, nel settore tributario, una più conveniente tassazione dei redditi che provengono essenzialmente da lavoro, con il minimo impiego di capitali; escludendo gli artigiani dalla straordinaria contribuzione del 4% sulle paghe corrisposte agli operai ed ottenendo lo stanziamento di 5 miliardi per la concessione del credito a medio termine e di 1 miliardo e mezzo per concorso dello Stato nel pagamento degli interessi.

Tuttavia l'Assemblea ha necessariamente ritenuto questi provvedimenti, per quanto apprezzabili, non sufficienti a porre le attività artigiane in una giusta condizione economica e sociale. In particolare si è affermata l'urgenza di attuare, in senso generale, una più profonda e pertinente « politica artigiana » da parte di tutti i Ministeri nella loro sfera di competenza, e di ogni altro organo statale a cui spetti di emanare norme che direttamente o indirettamente interessino l'artigianato. Così pure è stato posto l'accento sulla necessità che venga finalmente approvata la legge sulla disciplina delle attività artigiane e sul riconoscimento legale della bottega scuola.

E' ovvio infatti che finchè mancherà una definizione giuridica del settore, nessuna legge specifica per l'artigianato potrà essere compiutamente operante e riversare i suoi effetti su tutto il settore.

Infine l'Assemblea, dopo aver proceduto alla rinovazione delle cariche sociali, ha deliberato l'orientamento della futura azione confederale, con l'auspicio che tutto l'artigianato d'Italia possa avere una unica voce ed esercitare un'azione unitaria per la difesa dei suoi interessi e per la tutela dei suoi diritti.

**Voti dell'Associazione Nazionale Tributaristi** L'Assemblea ordinaria della Associazione Nazionale Tributaristi Italiani, riunita in Roma il 10 maggio 1953:

constatato che una delle prime riforme cui doveva procedersi nel settore tributario era quella del Contenzioso, che è essenziale ai fini della perequazione e della fiducia reciproca tra Contribuente e Fisco;

rilevato che non solo nulla si è fatto al riguardo, ma anzi in occasione dell'opportuno rinnovo delle Commissioni si sono adottati criteri già unanimemente deprecati che ne inficiano la funzionalità; fa voti

a) perchè si proceda nel più breve tempo possibile ad una saggia e logica riforma del Contenzioso, secondo gli orientamenti già segnalati;

b) perchè nella riforma del sistema tributario non si perda di vista la realtà concreta e, anzichè perseguire ideologie astratte o sperimentare schemi tecnici che non sempre si adattano alla mentalità latina ed all'economia italiana, si apportino quelle semplificazioni, modifiche od innovazioni idonee ad attuare una sana perequazione tributaria, temperando gli interessi della produzione con quelli dell'Erario, con adeguata revisione delle aliquote;

c) perchè le norme fiscali vengano formulate in termini precisi ed accessibili;

d) perchè si abbandonino definitivamente nelle prassi i sistemi di accertamento e di valutazione arbitrariamente presuntivi, si semplifichino procedure e formalità, si coordinino e si unifichino imposizioni ed accertamenti, si snelliscano e si accelerino le definizioni dei rapporti tributari.

**Il Consiglio direttivo dell'Unione delle provincie liguri** Verso la metà del mese di maggio si è riunito a Genova il Consiglio direttivo dell'Unione delle provincie liguri.

Approvato nel suo complesso lo statuto dell'Unione, sono stati esaminati importanti problemi di interesse regionale nel campo della produzione specie industriale, in quelli delle comunicazioni, dei tributi e dell'assistenza.

Sono stati trattati in modo particolare i problemi relativi alle comunicazioni ferroviarie e stradali del litorale da Ventimiglia a La Spezia, con opportuni riferimenti ai piani di trasformazione e miglioramenti previsti dal Ministero delle Comunicazioni e dalla ANAS.

Oggetto di esame e discussione sono stati infine la compartecipazione delle Provincie nella ripartizione dell'I.G.E., le modifiche del codice della strada e l'Ente Regione.

**XIV Congresso della Camera di Commercio Internazionale** Si è svolto a Vienna il Congresso della Camera di Commercio Internazionale.

Tra gli interventi di rilievo si è avuto quello del Presidente del Consiglio di Amministrazione del Fondo Monetario Internazionale, Ivar Rooth, che ha illustrato il ruolo svolto da tale organismo e gli scopi principali da esso perseguiti (intensificare il commercio mondiale e facilitare il ritorno alla convertibilità). Rooth ha tra l'altro sottolineato il fatto che il fondo dispone ora di importanti riserve in oro e monete convertibili (più di 3,2 miliardi di dollari) ed ha sostenuto che la struttura e l'organizzazione del fondo stesso sono tali da poter assolvere anche in futuro il loro compito, senza che si rendano necessari mutamenti su vasta scala.

A nome della delegazione francese ha parlato Emmanuel Monick, governatore della Banca di Francia, il quale ha auspicato un rapido ritorno alla convertibilità delle monete, attuato con le debite precauzioni (cioè non necessariamente con provvedimenti totali e simultanei in tutti i Paesi) ed in modo tale da lasciare alle valute un margine di fluttuazione sufficiente, creando così un potente meccanismo autoregolatore ed economizzando l'impiego delle riserve monetarie.

Anche vari delegati italiani sono intervenuti con considerazioni, raccomandazioni o proposte nei lavori delle diverse commissioni.

Nella riunione di gruppo per la politica economica e monetaria l'on. Quintieri, vice presidente della Confindustria, ha raccomandato di porre allo studio certe cause perturbatrici dell'organizzazione economica e particolarmente gli effetti esercitati sull'equilibrio dell'economia da talune attività delle organizzazioni di lavoro, di cui si sono avute rilevanti manifestazioni anche recentemente in Inghilterra, Francia e America.

Sui problemi dello sviluppo economico e dell'economia privata il dott. Bruno ed il prof. Tucci, segretario generale della Camera di Commercio italiana per le Americhe, hanno sottolineato la necessità di incrementare l'afflusso di capitali stranieri mediante una adeguata legislazione che valga ad incoraggiare gli investimenti.

Nel corso della riunione generale, nella quale sono stati trattati i problemi della convertibilità monetaria, l'on. Siglienti, presidente dell'Associazione bancaria italiana, ha rilevato che non si può parlare di convertibilità delle monete in una situazione internazionale che non consente di far muovere liberamente le merci da un Paese all'altro, in una situazione cioè in cui grandi Paesi europei continuano a mantenere restrizioni quantitative che portano grave pregiudizio alle esportazioni di altri Paesi i quali potrebbero essere costretti a cercare il loro proprio equili-

brio con lo stabilire a loro volta altre restrizioni quantitative.

La novità è stata costituita dall'intervento di cinque esponenti sovietici, in qualità di osservatori, ai lavori del Congresso. Tali osservatori sovietici sono membri della sezione economica della Commissione di controllo sovietica in Austria.

La delegazione italiana è stata una delle più forti, ed ha partecipato fattivamente alle discussioni. In particolare nella giornata conclusiva tre sedute sono state dirette da delegati italiani: nella mattinata il dott. Pirelli ha presieduto alla seduta generale sulla stabilità economica e sulla produzione delle materie prime, il dott. Tommasino è stato copresidente nella seduta dei trasporti aerei. Nel pomeriggio l'ing. Stefano Brun è stato copresidente della seduta degli uffici informazioni delle Camere di Commercio.

Tre temi possono essere considerati come i più importanti del Convegno: innanzitutto la libera convertibilità delle monete. E' stata approvata a questo proposito una risoluzione che rappresenta un monito per i governi di affrettare la realizzazione, della libera convertibilità, approfittando delle attuali circostanze favorevoli. Un ritardo potrebbe far sfuggire l'occasione e presentare in un secondo tempo ostacoli difficili da superare.

L'unificazione europea è stata oggetto di una importante seduta, durante la quale è stata letta la relazione del prof. Valletta, che non ha potuto raggiungere personalmente il congresso. Si è notato in questa seduta un orientamento di massima contrario al procedimento per settori. Non si sono nascoste le difficoltà derivanti da una soluzione globale, e principalmente la parziale rinuncia alla sovranità e al principio nazionale. Alcuni interessi particolari di certi settori tendono a ritardare l'azione unificatrice, per cui il congresso ha raccomandato in linea di massima una soluzione più radicale, anche se forse più difficile. Il rischio di errori deve essere affrontato, per non lasciarsi sopravanzare dagli eventi. Attiva è stata in questo senso la partecipazione dei delegati statunitensi, i quali sono ripetutamente intervenuti nei dibattiti. Interessante è notare che i delegati inglesi si sono praticamente « astenuti dal voto » e hanno partecipato solo come osservatori, intervenendo raramente nella discussione.

Il terzo problema di importanza è stato quello della distribuzione. Le sedute si sono ripetute per parecchi giorni, data la complessità della questione, ed hanno avuto una notevole partecipazione sia dal punto di vista numerico dei delegati sia dal punto di vista degli intervenuti. Uno dei punti più interessanti è stata la ricerca di un limite tra dirigismo e privatizzazione. Sono state votate risoluzioni a questo riguardo, tendenti a rilevare quanto siano controproducenti agli effetti di una migliore e più economica distribuzione determinati interventi statali, anche quando in partenza potrebbero sembrare consigliabili. In particolare sono stati portati esempi di interventi pianificatori in un determinato settore, i

quali hanno avuto effetti dannosi in altri settori, che non erano stati preventivamente considerati.

Nel campo dei trasporti aerei è stato deciso di raccomandare ai governi di non trasformare radicalmente la convenzione di Varsavia. Emendamenti che sono stati studiati durante il congresso, potranno essere inseriti nella convenzione sotto forma di « protocollo », se approvati e ratificati dal 75% dei paesi che hanno aderito alla convenzione. E' stata pure approvata una risoluzione che consiglia la costituzione di un Comitato Consultivo Permanente per i trasporti aerei europei. Il delegato italiano dr. Tommasino ha presentato in questo senso una relazione sugli attuali e futuri sviluppi del trasporto aereo di persone.

#### **I lavori della South Atlantic Conference**

Sotto la presidenza del dr. Donini della Società di navigazione « Italia », si sono conclusi a Firenze i lavori della « South Atlantic Conference », conferenza internazionale di navigazione cui hanno preso parte i rappresentanti di alcune delle maggiori società di navigazione dell'Argentina, Francia, Gran Bretagna, Italia, Olanda, Portogallo e Spagna, interessate ai traffici da e per il Sud America.

Nel corso dei lavori sono stati trattati numerosi problemi di carattere generale, dei quali sono stati fissati i dettagli per assicurarne la risoluzione.

Il primo problema discusso è stato quello relativo alla istituzione, a titolo di esperimento, di una tariffa unica di scambio per il Brasile. In conseguenza di ciò le società che hanno interessi sulle linee del Brasile avranno una tariffa unica per i trasporti e — dopo un accordo fra le società stesse — il Governo Brasiliano abbasserà i prezzi, corrispondendo determinati contributi alle varie compagnie in modo da garantire i loro utili. Allo scopo di facilitare il trasporto di emigranti al Sud America, in previsione di una più vasta emigrazione, saranno esaminati una serie di sistemi di prestiti da parte di Governi europei e banche, prestiti che consentiranno agli emigranti di avere in anticipo i denari occorrenti per il viaggio, per poi pagarli sulla base di una giusta rateazione.

E' stata poi esaminata la regolamentazione del traffico dal Sud America verso l'Europa, cercando di superare difficoltà sorte in questi ultimi tempi particolarmente per il blocco delle importazioni di certi generi sudamericani da parte delle nazioni europee. Il problema centrale trattato su questo argomento è stato quello del trasporto delle carni argentine, con riferimento a società di navigazione di quella nazione che hanno navi specializzate per il trasporto di dette carni. Essendo adesso queste importazioni ridotte, le compagnie hanno cercato di raggiungere un accordo in modo da limitare una dannosa concorrenza.

Sostanzialmente la « South Atlantic Conference » ha cercato, nel corso dei suoi lavori, di trovare un « modus vivendi » fra le varie compagnie di na-

vigazione, per poter far fronte ad una eventuale crisi, limitando eventualmente i profitti, estendendo le possibilità di lavoro a tutti, allo scopo di contemperare quelli che sono gli interessi degli Stati del Sud America e dell'Europa per una più vasta, proficua collaborazione.

### **Decorati 52 liguri di Stella al merito del lavoro**

Nella ricorrenza della Festa del Lavoro, presso la Camera di Commercio alla presenza del Ministro della Marina Mercantile sen. Paola Cappa, in rappresentanza del Governo, si è svolta la cerimonia della consegna della « Stella al merito del lavoro » ai lavoratori benemeriti nominati « maestri del lavoro » dal Presidente della Repubblica.

Ecco l'elenco dei decorati per la Liguria:

Pietro Asprea, Giulio Bandini, Giovanni Cerisola, Lorenzo Conti, Giovanni Farina, Aristide Monzini, Antonio Pozzolo, Lorenzo Reborra, Lamberto Ressi, Felice Terzao, Cesare Tortonesi, Bartolomeo Traverso fu Giacomo, Francesco Zunino, Settimo Arpesella, Paolo Bruccini, Luigi Bruzzo, Giovanni Canestri, Emanuele Cassanello, Attilio Chiesa, Memore De Biasi, Martino Delle Piane, Giovanni Duce, Giovanni Farina, Pietro Gianfranceschi, Francesco Giordano, Carlo Mariani, Brunetto Marzini, Lorenzo Mazzone, Giuseppe Montaldo, Andrea Monteverde, Arturo Morando, Giovanni Polleri, Andrea Romersi, Giovanni Rota, Giovanni Tani, Antonio Traverso, Bartolomeo Traverso fu Angelo, Lazzaro Verardo, Giuseppe Vinazza, Edoardo Della Casagrande, Enrico Fiz, Emilio Levrero, Francesco La Cavera, Ernesto Pozzo, Ernesto Roggero, Guido Cervini, Filiberto Chiodo, Antonio D'Ambra, Giuseppe Muscolo, Benedetto Triglia, Salvatore Traverso e Ettore Traverso.

### **Conferenza delle comunicazioni urbane**

La Conferenza delle Comunicazioni urbane per la città di Genova ha portato in linea di massima alle seguenti conclusioni:

Le linee tranviarie dovranno, per necessità imprescindibili della circolazione, essere soppresse nel centro della città. Le tappe della trasformazione del servizio sono le seguenti: nel prossimo mese istituzione della linea filoviaria in via Assarotti e via Montaldo; entro l'anno o nei primi mesi del 1954 soppressione dei binari che attraversano la città da Principe a Brignole (le linee tranviarie saranno sostituite dai filobus che nei limiti del possibile osserveranno lo stesso percorso; purtroppo taluni servizi dovranno essere sacrificati);

Le linee automobilistiche celeri per il collegamento del centro con la periferia verranno intensificate;

Il centro cittadino sarà completamente servito da filobus per linee diagonali trasversali con rete molto fitta. Naturalmente non si potrà andare oltre certi limiti per ragioni varie che rendono necessarie le soluzioni più radicali, come ad esempio quella della metropolitana.

### **Consiglio Superiore della Marina Mercantile**

Si è riunito ai primi di maggio sotto la Presidenza del Gen. Giulio Ingianni, il Consiglio Superiore della Marina Mercantile per esaminare le proposte formulate dalla Commissione Ministeriale in ordine ai provvedimenti intesi a dare un assetto organico all'industria delle costruzioni navali.

Il Presidente, all'inizio della seduta, ha fatto un'ampia disamina dei criteri seguiti dalla Commissione e della relativa proposta conclusiva, rilevando come la Commissione si sia attenuta a criteri rispondenti realmente alla potenzialità dei nostri cantieri ed alle esigenze della nostra marina mercantile.

Il Consiglio, nell'approvare all'unanimità i criteri posti a fondamento delle conclusioni alle quali è pervenuta la Commissione, ha espresso il voto che sia al più presto perfezionato il relativo disegno di legge, raccomandando che in esso siano inserite anche provvidenze adeguate per favorire le costruzioni in legno per la pesca e che sia provveduto nel contempo all'organizzazione del credito nell'interesse della Marina Mercantile. Per la formulazione di proposte su quest'ultimo argomento, il Consiglio ha nominato una Commissione, affidandone la presidenza al vicepresidente del Consiglio Superiore, prof. Bruno Minoletti, direttore della nostra rivista.

### **Il traforo del Monte Bianco**

La convenzione per il traforo del Monte Bianco può essere presentata alla ratifica dei Parlamenti francese, italiano e svizzero. Dal 12 al 16 maggio si è riunita a Roma la Commissione intergovernativa italo-franco-svizzera, allo scopo di mettere definitivamente a punto i documenti tecnici annessi alla convenzione firmata a Parigi il 14 marzo 1953. La Commissione, presieduta da parte francese dal ministro plenipotenziario De Panafieu, da parte svizzera dal prof. Sausser Hall e da parte italiana dal direttore generale aggiunto agli Affari Economici del Ministero degli Affari Esteri, ministro Prado, ha terminato i suoi lavori. Nel corso di quest'ultima sessione sono stati soddisfacentemente risolti vari complessi problemi e varie questioni tecniche, in un'atmosfera di piena comprensione degli interessi rispettivi dei tre Paesi in modo che i Governi italiano e francese sono ora in grado di presentare per la ratifica parlamentare la convenzione del 14 marzo 1953 ed i testi annessi.

L'inizio dei lavori per il traforo del Monte Bianco potrà aver luogo all'inizio del prossimo autunno, se i Parlamenti italiano e francese avranno approvato gli stanziamenti decisi dai due Governi.

Al finanziamento dell'opera lo Stato italiano interviene con 3 miliardi di lire, ripartite in cinque esercizi finanziari, con decorrenza da quello 1953-54; il Consiglio della Val d'Aosta ha deciso di versare un contributo di un miliardo di lire; enti privati potranno intervenire con un altro finanziamento fino alla concorrenza di un miliardo e mezzo di lire.

Lo Stato francese ha previsto un finanziamento nella misura di 2 miliardi di franchi; lo Stato francese si impegna anche a garantire l'emissione di obbliga-

zioni da parte di privati fino alla concorrenza di altri due miliardi. L'intervento del capitale privato è inoltre previsto fino alla concorrenza di circa mezzo miliardo di franchi.

Il Cantone e la città di Ginevra contribuiscono con un finanziamento pari a 6 miliardi di franchi svizzeri (divisi a metà tra i due Consigli).

Da parte italiana — secondo il progetto tecnico-finanziario ora approvato definitivamente — saranno impiegati inizialmente, nell'esecuzione dell'opera, oltre 1500 operai, per complessivi 3 milioni di giornate lavorative; ciò, in aggiunta al personale tecnico e direttivo. Un impianto di areaazione durante i lavori — la temperatura, all'interno del traforo, sarà di circa 50 gradi — è in fase di costruzione; esso sarà sistemato in apposita nicchia, per il trasporto della corrente dall'Italia alla Francia nei mesi estivi, dalla Francia all'Italia nel periodo invernale.

Il traforo è scavato a quota 1.180; esso avrà una lunghezza di km. 11,900 e una larghezza di m. 8, oltre a due marciapiedi.

**Commissione Camerale per i distributori automatici di carburante** Anche nello scorso mese la Commissione ha tenuto, sotto la Presidenza del comm. Mario Baiardo, regolarmente le sue riunioni, esaminando numerose istanze riguardanti soprattutto le installazioni di distributori da effettuarsi nelle zone centrali della città di Genova.

**V Congresso Italiano dei Trasporti** In occasione del V Congresso Italiano dei Trasporti, che avrà luogo a Milano, la Sezione Camerale Trasporti ha formulato alcune osservazioni e proposte in ordine ai quesiti contenuti in un apposito questionario, che il Comitato organizzatore del Congresso ha diramato agli Enti ed alle personalità, cui interessano i problemi dei trasporti.

Dopo aver rilevato che l'attuale ordinamento dei trasporti può considerarsi, nelle sue linee generali, adatto ad offrire un buon servizio, la Sezione ha tuttavia ribadito come sia necessario che le FF.SS. assumano la funzionalità di una azienda industriale privata. E' evidente, infatti, che tutte le attività commerciali ed industriali debbono avere come base di una sana gestione economica il conseguimento di un utile per i capitali investiti e non si vede perchè da

questa impostazione debbano essere eccettuati i servizi di trasporto gestiti dallo Stato.

Quanto poi alla ripartizione degli aiuti finanziari statali al settore trasporti e strade per la ricostruzione post-bellica, non si può non rilevare che, mentre quelli alle FF.SS. sono stati ingentissimi e non sempre utilmente impiegati, il parco automobilistico destinato agli autoservizi pubblici con relativi impianti è stato reintegrato esclusivamente con capitali privati, per una spesa di circa 100 miliardi.

Occorre infine potenziare ulteriormente i trasporti su strada ed aerei, mentre si dovrebbe provvedere con la massima urgenza al miglioramento della rete stradale ed autostradale.

Altre interessanti osservazioni sono state, infine, formulate a proposito dei rimedi che si dovrebbero adottare per portare al pareggio il bilancio delle FF.SS., della disciplina del trasporto di cose in conto proprio, delle garanzie sulle condizioni di servizio dell'autotrasporto pubblico, dei trasporti per idrovia.

### **Decentramento amministrativo**

Il sottosegretario Lucifredi, partecipando a Genova, in rappresentanza del Governo, all'inaugurazione della nuova sede dell'Amministrazione provinciale ha, nel suo discorso inaugurale, affrontato il problema generale delle autonomie locali in relazione alla legge sul decentramento amministrativo, di cui è stato l'artefice. « Le libere province, i liberi comuni, le camere di commercio ed in genere gli altri organismi locali — egli ha detto — rappresentano i gangli vitali dell'organizzazione amministrativa, e numerose nuove funzioni di interesse locale potranno loro essere devolute nel quadro della nuova legge, perchè i bisogni possano essere soddisfatti più celermente e in modo più appropriato là ove essi si manifestano. La legge è una grande prova di fiducia nei confronti degli enti locali: occorre che essi se ne manifestino degni, e sappiano dimostrare che la loro autonomia non è fonte di disordine, ma alla giusta valutazione degli interessi locali sa accoppiare il doveroso rispetto per l'unità dello Stato e per gli interessi generali di cui esso è tutore. Solo così — ha rilevato il Sottosegretario — potrà prepararsi la via all'auspicata realizzazione concreta dell'ente regione, che va concepito non come strumento di disgregazione della compagine statale, bensì come mezzo di articolazione per la migliore realizzazione dei bisogni dei cittadini in un sagace sistema di distribuzione del lavoro ».

# Informazioni economiche

## Una nuova petroliera per i cantieri «Ansaldo» di Sestri

Sono state concluse le trattative fra la Società armatoriale Cameli e la Direzione della Società Ansaldo per la costruzione di una grande nave-cisterna nei cantieri di Sestri Ponente.

Si tratta dell'ultima assegnazione di navi-cisterna rese possibili dai provvedimenti che il ministro sen. Cappa è riuscito a far inserire nella Legge per la maggiore occupazione approvata dalle Camere nel luglio 1952.

Il ministro Cappa starebbe per decidere l'assegnazione del contributo dello Stato, e delle esenzioni fiscali inerenti, a questa nuova grande costruzione, che dovrà essere impostata prossimamente sullo stesso scalo reso libero dal recente varo della motonave «Cristoforo Colombo». La nuova unità avrà una portata di 31 mila tonn.

Verrà così assicurato alle maestranze dell'«Ansaldo» un nuovo cospicuo lavoro, come lo stesso Ministro della Marina mercantile aveva — sia pure con le riserve del caso — promesso nelle dichiarazioni fatte il giorno 10 maggio durante la cerimonia del varo della «Colombo».

Con questa nuova costruzione, l'intera trancia del naviglio cisterniero prevista dalla Legge Cappa supererà quindi le 286 mila tonn. di stazza lorda, corrispondendo a circa mezzo milione di tonn. di portata. Una di queste nuove petroliere è stata varata — come è noto — lo scorso mese nei cantieri del Muggiano a La Spezia per conto dell'armatore Bibolini; un'altra dello stesso tipo di quella che sarà impostata a Sestri Ponente prossimamente, e che è stata costruita per conto dell'armatore D'Amico, sarà varata il 14 giugno nei cantieri di Monfalcone.

## Trasporto merci in conto terzi

E' stato pubblicato sulla «Gazzetta Ufficiale» il decreto ministeriale 16 maggio 1953 concernente il rilascio di autorizzazioni per il trasporto di merci in conto terzi.

Il rilascio dell'autorizzazione provvisoria per detto trasporto — revocabile in qualsiasi momento — viene ammesso per autocarri di portata non superiore ai 25 quintali. Il limite di portata di 15 quintali, previsto nelle norme del decreto ministeriale 8 giugno 1949, viene elevato a 25 quintali.

Viene anche ammesso il rilascio dell'autorizzazione provvisoria per il trasporto in questione, per autocarri frigoriferi e refrigeranti e per autocarri con carrozzeria dotata di speciale attrezzatura permanente destinati esclusivamente al trasporto particolare di determinate cose, aventi le caratteristiche tecniche stabilite dal Ministero dei Trasporti.

## Restituzione I.G.E. per i prodotti importati

Con decreto del Ministro per le Finanze, in corso di registrazione, sono state emanate ulteriori disposizioni concernenti la restituzione dell'imposta generale sull'entrata per i prodotti esportati. Con tale provvedimento è stato, anzitutto, esteso a tutte le aree monetarie il beneficio della restituzione della I.G.E., che, con i decreti ministeriali 26 settembre 1952, n. 83387, e 31 marzo 1953, n. 91701, era stato limitato alle esportazioni regolabili con valute liberamente trasferibili, e cioè con dollari U.S.A., dollari canadesi e franchi svizzeri liberi.

## La R. M. cat. C. 2 sulle retribuzioni

In relazione a dubbi sorti, in tema di applicazione dell'imposta di ricchezza mobile cat. C-2, circa la riduzione della quota esente per le settimane eccedenti le 48 e per la 25ª e 26ª quattordicina, viene precisato che la detrazione della quota esente è da eseguirsi in tutte le 52 settimane o 26 quattordicine (L. 5.000 o 10.000 rispettivamente) di cui è composto l'anno, ancorché si venga, in tal modo, a superare il limite di esecuzione di lire 240.000 annue.

## Classificazione delle Aziende artigiane

Il Ministero del Lavoro ha fatto alcune precisazioni in merito alla classificazione delle Aziende artigiane elencate nel Decreto ministeriale 2 febbraio 1948. Come è noto, il D. M. anzidetto concerne la determinazione delle categorie di aziende considerate artigiane ai fini dell'applicazione delle norme sugli assegni familiari. «I datori» debbono intendersi classificati al punto 1º) lett. a) se lavorano oggetti in legno, al punto 2) lett. b) se trattano oggetti metallici; i «meccanici» — cioè tutte quelle aziende che esplicano la loro at-

tività su congegni e macchine — debbono intendersi classificati al punto 3º) lett. B); la dizione «meccanici», riportata al punto 2º), lett. u) va riferita alla voce «fabbricanti di giocattoli», ed identificata la particolare categoria dei fabbricanti di giocattoli meccanici; la voce «martellai» di cui al punto 3), lett. p) deve ritenersi erroneamente indicata ed in luogo di essa deve leggersi «mastellai».

## Una vettura letto Zurigo-Genova

La Camera di Commercio di Genova comunica che, a seguito dell'accogliamento, da parte delle Autorità Ferroviarie Svizzere, della proposta insistentemente avanzata da tutti gli interessati e appoggiata dalla stessa Camera, col nuovo Orario delle FF.SS., di recente pubblicazione, è stata messa in servizio a carattere stagionale una vettura letto Zurigo-Genova e viceversa. Questa partirà ogni sera da Zurigo alle ore 24 per giungere a Milano alle ore 6, donde, ripartendo alle 6,40, giungerà a Genova alle 9,12.

In senso inverso, la vettura-letto partirà da Genova alle 21,05 per giungere a Milano alle 23,55, ripartirne alle 1,05 e giungere a Zurigo alle 6,32.

## Nuovi

### «luoghi di soggiorno e turismo»

Uscio, Imperia, sono stati riconosciuti luoghi di soggiorno e di turismo. Tale riconoscimento inoltre, è stato confermato definitivamente nei confronti di Varazze, ed è stato prorogato per Pietra Ligure.

Le decisioni sono state prese dal Consiglio centrale delle stazioni di cura, soggiorno e turismo.

## Imposta di registro sui conferimenti in società

Alcune interessanti prescrizioni sono state fornite, dal Ministero delle Finanze, in tema di imposta di registro nei conferimenti in società.

Già con sua precedente risoluzione, il Ministero aveva riconosciuto che, agli effetti dell'applicazione dell'aliquota dell'1% di cui all'art. 81 lettera b) della tariffa all. A alla legge di registro per gli atti recanti conferimento in società di stabilimenti od opifici, possono considerarsi quali parti integranti dello stabilimento od opificio anche gli edi-

fici destinati all'assistenza del personale addetto all'industria (centri di maternità, nidi d'infanzia, asili, locali per l'assistenza religiosa e per quella sanitaria, scuole), sempre che vengano conferiti in società con l'opificio propriamente detto ed a questo risultino adiacenti e, cioè, materialmente contigui.

Essendo sono qualche dubbio sulla portata della richiamata risoluzione lo stesso Ministero ha ritenuto di precisare: «1) *quanto alla destinazione*, che sono da ritenersi ammessi alla speciale aliquota del 4 per cento quegli stabili od opere destinati all'attuazione delle *provvidenze strettamente sociali* che vadano ad *esclusivo beneficio dei dipendenti dell'opificio* (esclusi, cioè, quelli adibiti ad attività marginali — quali la ricreazione, teatri, campi sportivi, ecc. — ed inoltre quelli pur destinati a provvidenze sociali, alle quali, però, possano partecipare anche gli estranei allo stabilimento); 2) *quando alla adiacenza ed alla contiguità*, che gli indicati stabili sussidiari all'opificio siano ubicati in modo da avere almeno un lato di comune col perimetro dell'opificio propriamente detto e siano queste in diretta comunicazione».

Si aggiunge — ha dichiarato il Ministero — che «tale requisito può ritenersi osservato anche nel caso in cui tra l'opificio e le costruzioni ausiliari si frapponga una strada privata di proprietà della stessa società od anche pubblica; non può ravvisarsi quando la strada appartenga a terzi» (con ciò intendendo riferirsi, è da ritenere, alle strade private non aperte al pubblico).

Il Ministero ha, quindi, concluso che «senza il concorso delle predette condizioni, il conferimento degli immobili in questione dovrà essere assoggettato alle normali aliquote, giusta quanto è prescritto alla lettera c) del ripetuto art. 81 della tariffa».

### Servizio dell'avviso d'imbarco per i pacchi diretti a Paesi d'oltremare

Dal primo giorno di maggio il servizio dell'avviso di imbarco già in vigore per i pacchi originari dall'estero, è esteso anche ai pacchi impostati in Uffici italiani diretti a Paesi esteri d'oltremare, da imbarcarsi su navi in partenza da porti italiani.

Tale servizio consente ai mittenti di essere informati del porto e della data d'imbarco dei pacchi stessi, del nome e della data di partenza dei piroscafi che ne effettuano il trasporto.

Gli Uffici Postali di accettazione riscuotono — per detto servizio — un diritto fisso di L. 95 per ogni pacco e forniscono gratuitamente l'apposito modulo M/295, ai mittenti che ne facciano richiesta, i quali sono tenuti a compilarlo nella parte a loro riservata.

### Certificato di libera pratica per la esportazione di prodotti siderurgici

In data 1. maggio è entrato in vigore il nuovo trattamento doganale per i prodotti siderurgici provenienti dai cinque Paesi componenti la Comunità Europea del Carbono e dell'Acciaio, (Francia, Germania, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi).

Il trattamento doganale speciale, specie per quanto riguarda la valutazione dei prezzi d'origine, si applica solo ai prodotti siderurgici, prodotti o trasformati in uno dei cinque Paesi della Comunità; requisito indispensabile per l'accertamento dell'origine è il «certificato di libera pratica».

### Rivalutazioni patrimoniali

Una importante decisione è stata adottata dalla Commissione Centrale delle Imposte in tema di tassazione di R.M. cat. B.

In una sua recente delibera la Commissione ha, infatti, affermato che qualora una società per azioni, che possiede azioni di altri enti azionari, riceva da questi ultimi azioni gratuite emesse in dipendenza della rivalutazione monetaria, il relativo importo non costituisce reddito per la ricevente.

### Tassa di custodia sui titoli azionari

Il Ministero del Tesoro ha disposto che la tassa di custodia sui titoli azionari, intestati provvisoriamente alla Cassa depositi e prestiti ai sensi dello art. 8 del R.D.L. 25 ottobre 1941, n. 1148, dovuta come su tutti gli altri titoli depositati presso la Cassa stessa, qualora non sia stata già anticipata dal depositante a mente della prima parte dell'art. 54 del Regolamento 23 marzo, n. 1058, verrà recuperata dagli Uffici depositari all'atto delle restituzioni autorizzate dal Ministero delle Finanze — direzione Generale delle Imposte Dirette.

Tale recupero verrà effettuato in relazione al valore dei titoli da restituirsi e con prelievo dai dividendi o altri frutti eccedenti ai titoli stessi. Qualora non siano stati depositati dividendi o altri frutti, sull'ordinativo di restituzione dei titoli azionari sarà apposta la annotazione che la consegna di essi dovrà avvenire dietro contemporaneo versamento della tassa di custodia dovuta.

Sui titoli azionari che, allo spirare del termine di cui all'art. 8 del R.D. L. 25 ottobre 1941, n. 1148, modificato dall'art. 7 del R.D.L. 21 novembre 1942, n. 1316, risulteranno da incamerarsi a favore dell'Esercizio, la tassa di custodia potrà recuperarsi mediante prelievo dai dividendi ed altri frutti. In mancanza di tali proventi, o quando questi siano insufficienti, il recupero della tassa di custodia sarà effettuato con prelievo

dall'importo ricavato dalla vendita dei titoli, prevista dal citato art. 8 del R. D.L. 25 ottobre 1941, n. 1148. In tale sede, ed ove non sia stato in precedenza già scontato, potrà pure recuperarsi il diritto fisso di polizza, di cui all'art. 8 del R.D.L. 3 marzo 1927, n. 296, modificato dall'art. 5 della legge 6 luglio 1949, n. 466.

### Rappresentanza legale delle ditte individuali e delle società di fatto

Il Ministero Industria e Commercio ha emanato in proposito la seguente circolare:

Con circolare n. 486/C del 1. giugno 1951 lo scrivente dava notizia alle Camere di Commercio, Industria e Agricoltura del parere espresso dal Ministero di Grazia e Giustizia in seguito ad un quesito formulatogli circa gli atti legali che dovrebbero essere richiesti alle ditte individuali, a corredo della loro denuncia alle Camere, per mettere queste ultime in grado di rilasciare certificati sulla rappresentanza legale delle ditte stesse ai fini dell'art. 294 del Regolamento per l'Amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, approvato con R.D. 23 maggio 1924, n. 827.

La questione non appariva tuttavia, in tal modo, pienamente risolta: e lo scrivente fece presente al Ministero del Tesoro e, per conoscenza, a quello di Grazia e Giustizia, che il parere predetto, mentre può trovare applicazione nel caso di ditte commerciali soggette al possesso della apposita licenza di vendita al pubblico, rilasciata da pubblica Autorità, non risolve la questione ove si tratti di Ditte industriali o artigiane, le quali, peraltro, sono quelle che hanno quasi sempre più intensi rapporti con l'Amministrazione dello Stato. Si chiese pertanto, al riguardo, quali altri documenti legali, in mancanza di detta licenza, dovessero essere prodotti dagli interessati o se, invece, potesse considerarsi sufficiente allo scopo la sola denuncia al registro delle ditte.

Altra questione di particolare importanza fu portata all'esame delle predette Amministrazioni, e cioè quella delle società di fatto. Quantunque, in proposito, il Ministero di Grazia e Giustizia e quello del Tesoro concordassero nel ritenere che la denuncia al registro delle ditte, dalla quale risulti la indicazione della persona che rappresenta dette società, sia sufficiente anche nei rapporti con le pubbliche Amministrazioni e quindi anche ai fini del Regolamento per la contabilità generale dello Stato, stava di fatto che gli Uffici del Tesoro continuavano a richiedere alle Camere, anche per tali Società, che i certificati fossero rilasciati «in base ad atti legali e non su semplice denuncia».

Ora il Ministero del Tesoro ha espresso il proprio avviso, sul quale il Dicastero di Grazia e Giustizia ha concordato, riaffermando per le Società di fatto che « siffatti Enti si formano non con un accordo dei soci espressamente diretto alla costituzione di una società, bensì col fatto stesso di trattare in comune una attività economica con scopo di lucro: di rappresentanza della società di fatto è possibile parlare solo quando questa si presenta al pubblico con una manifestazione esterna in cui è chiaramente visibile il rapporto di cooperazione commerciale fra più soggetti ».

Ora, poichè nelle disposizioni di legge inerenti alla denuncia al Registro delle ditte è previsto che la denuncia stessa deve indicare il rappresentante della società, ne deriva che, a tutti gli effetti, anche nei rapporti con le pubbliche Amministrazioni, tale rappresentante « ha i poteri di riscuotere, quietanzare e compiere atti di ordinaria e straordinaria Amministrazione ». Se la denuncia manca possono verificarsi due casi:

1. — che il socio, ovvero i soci, che ha od hanno rapporti con il pubblico agiscano per conto della Società, ma in nome proprio, ed in tale evenienza in applicazione dell'art. 1705 del C. C. si ha l'ipotesi del mandato senza rappresentanza: allora per tutti gli atti in tal guisa compiuti e per gli altri che ad essi si riconnettono, non occorre richiedere un rappresentante; anche la pubblica amministrazione può, senza responsabilità verso i soci, trattare col socio e con i soci agenti nel senso suddetto;
2. — oppure il socio ed i soci accennati agiscono per conto e in nome della società, ed allora per tutti gli atti che impegnano la responsabilità del terzo (compresa la pubblica Amministrazione) verso la Società, occorre far capo al mandato dal quale risultino regolarmente investiti da parte degli altri soci ».

Il Ministero predetto soggiunge che nella eventualità che per determinati casi sorgano difficoltà circa l'interpretazione della norma dell'art. 294 del Regolamento di contabilità generale, potrà esserne fatta opportuna segnalazione al Ministero stesso per metterlo in condizioni di corrispondere con l'Ufficio provinciale del Tesoro interessato. Comunque lo scrivente ha pregato il Ministero del Tesoro di impartire, fin da ora, disposizioni di massima al riguardo.

Per quanto concerne poi la rappresentanza legale delle ditte individuali e delle società semplici, la predetta Amministrazione ha espresso l'avviso che fino all'attuazione del Registro delle Imprese, fermo restando il parere espresso in merito dal Ministero di Grazia e Giustizia, nulla vieti, nei casi maggiormente controversi « il ricorso analogico alla norma relativa di cui alla legge 6 luglio 1949, n. 466 (disposizioni relative ai depositi amministrati dalla Cassa Depositi e Prestiti). All'art. 8 della legge si dispone, fra l'altro, che la rappresentanza di ditte ad unico proprietario, di piccole imprese e di società semplici può essere comprovata mediante un certificato rilasciato dalla competente Camera di Commercio, Industria ed Agricoltura, in cui deve essere fatto richiamo alla denuncia oppure agli atti giustificativi depositati, e si deve dichiarare che la ditta o società si trovi nel libero e pieno esercizio dei propri diritti ».

Nulla osta, pertanto, a che se la certificazione venga redatta sulla base della sola denuncia « tale certificazione sia da ritenersi sufficiente garanzia per la Amministrazione dello Stato, e quindi anche ai fini del citato articolo 294 del Regolamento di contabilità generale: ciò in quanto essa, che ha natura di atto pubblico, è la rappresentazione di un accertamento eseguito il cui carattere si ritiene debba considerarsi decisivo agli effetti del riconoscimento giuridico dell'impresa agente ».

#### Classificazione ufficiale degli olii

Il R.D.L. 27 settembre 1936, n. 1986, ha stabilito che gli olii di oliva commestibili devono classificarsi con tre denominazioni secondo l'acidità espressa in acido oleico, e cioè olio sovrappuro vergine di oliva, olio fino di oliva, olio di oliva, ed ha inoltre sancito che l'olio di oliva può essere miscelato con olio di samsa.

Si riporta pertanto la classificazione degli olii commestibili secondo l'art. 1 del predetto decreto, e cioè:

- a) olio sovrappuro vergine di oliva: quello ottenuto dalle olive, senza subire manipolazioni chimiche, e con acidità non superiore all'1,20%;
- b) olio fino di oliva: quello ottenuto dalle olive, senza subire manipolazioni chimiche, e con acidità non superiore al 2,50%;
- c) olio di oliva: quello ottenuto dalle olive, senza subire manipolazioni chimiche, e con acidità non superiore al 4%;
- d) olio di oliva rettificato A: quello ottenuto, mediante manipolazioni chi-

miche, dagli olii lampanti (oli difettosi);

e) olio di oliva rettificato B: quello estratto con solventi dalle samsa di oliva e reso commestibile con manipolazioni chimiche.

Le miscelazioni permesse sono quindi le seguenti:

- a) olio sovrappuro vergine + olio di oliva rettificato A = olio fino di oliva: acidità non superiore al 2,50%;
- b) olio di oliva + olio di oliva rettificato B = olio di oliva: acidità non superiore al 4%.

Le denominazioni della classificazione ufficiale non possono essere modificate e neppure è permesso usare aggettivi qualificativi o marchi, che siano tali da ingenerare errore nell'acquirente sulla natura dell'olio, e ciò anche in relazione al disposto dell'art. 6 del Regolamento del D. L. 15 ottobre 1925, n. 2033.

In base all'art. 73 del Regolamento R.D.L. 1. luglio 1926, n. 1361, la acidità massima è fissata al 4%, confermata anche dal successivo R.D.L. 27 settembre 1936, n. 1936.

#### Nuovi porti in Liguria

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato in linea di massima i progetti per la costruzione di un porto di quarta classe ad Alassio e di un altro, pure di quarta classe a Bordighera.

#### Valutazione delle ferie e festività infrasettimanali

Il Ministero della Marina Mercantile comunica:

Da varie parti giungono sollecitazioni delle organizzazioni dei lavoratori portuali perchè siano risolte alcune questioni relative alle retribuzioni salariali ed ai criteri per la valutazione delle ferie e festività infrasettimanali.

Date le difficoltà di convocare in questo periodo elettorale la Commissione espressamente incaricata, ed il Comitato competente per l'esame delle questioni proposte, il Ministero della Marina Mercantile ha disposto la convocazione della Commissione per il giorno 11 giugno p. v. riservandosi di convocare il Comitato non appena la Commissione avrà espresso il suo parere.

Non hanno fondamento i dubbi espressi da alcuni settori sindacali sulla contrarietà del Ministero all'esame delle istanze avanzate, le quali saranno invece esaminate con tutta comprensione come già del resto è stato assicurato ai rappresentanti delle due Federazioni sindacali dei lavoratori portuali.

# Borse e Mercati

*Nota sulla situazione delle Borse e dei Mercati italiani ed esteri (13 aprile - 17 maggio)*

## Borse italiane

GENOVA — Dopo i precedenti ripetuti ribassi, l'andamento del mercato, anche se improntato ad incertezza, ha presentato un certo andamento. Sempre molto limitato il volume delle contrattazioni.

MILANO — Il tono del mercato è andato lentamente migliorando: dopo i ribassi del periodo precedente i corsi hanno fatto registrare qualche progresso. Successivamente, nella prima parte di maggio, la tendenza ha risentito della graduale riduzione del volume degli scambi.

ROMA — Nelle prime due settimane del periodo in esame il mercato ha presentato un andamento equilibrato, ma con scarse contrattazioni. Dopo un lieve miglioramento nella settimana successiva, la tendenza è ritornata incerta. Anche il ritmo dell'attività, dopo una certa animazione, si è nuovamente contratto.

## Borse estere

LONDRA — Sensibili rialzi in tutti i comparti durante la prima settimana del periodo in esame. Successivamente l'attività del mercato si è molto ridotta e la tendenza si è appesantita.

NEW YORK — Nella seconda metà di aprile la tendenza del mercato è stata incerta e debole; scarso il volume de-

gli affari. Successivamente l'intonazione è andata migliorando. Il volume delle transazioni è però rimasto assai ridotto.

PARIGI — Dopo un movimento di ribasso abbastanza sensibile nell'ultima settimana di aprile, l'andamento del mercato è migliorato e le quotazioni si sono riprese. La tendenza si è nuovamente appesantita nell'ultima settimana del periodo in esame.

## Mercati esteri

Nei mercati dei metalli non ferrosi si è verificato un assestamento sulle quotazioni raggiunte con i recenti ribassi. Una discreta stabilità ed una maggiore attività della domanda hanno infatti ultimamente caratterizzato questo settore.

Le quotazioni americane del rame si sono mantenute intorno ai 30 cents per libbra. In relazione all'andamento dei prezzi internazionali, il Ministero degli Approvvigionamenti britannico ha ridotto il prezzo di assegnazione da 280 a 253 sterline per tonn. Sui mercati europei le quotazioni del rame sono scese a 240 sterline per tonn. cif. Sempre immutato a 35½ cents per libbra fob porti cileni il prezzo di esportazione fissato dal Banco Central del Cile.

Anche i prezzi dello stagno, che avevano subito recentemente i maggiori ribassi, hanno fatto registrare qualche progresso.

Sempre caratterizzata da fermezza la tendenza dei mercati della lana.

Qualche progresso hanno registrato, sui mercati americani, i prezzi del cotone, va però rilevato che il ritmo delle esportazioni cotoniere nella campagna corrente è assai ridotto in confronto a quello della campagna precedente.

Qualche lieve regresso si è invece avuto nel settore dei cereali la cui posizione risente dell'incertezza originata dal rifiuto della Gran Bretagna di accettare le condizioni del nuovo accordo internazionale del grano.

Un certo miglioramento è intervenuto sul mercato dello zucchero. Le quotazioni franco banchina del grezzo di Cuba sono gradualmente risalite dai minimi a cui erano cadute raggiungendo livelli da 3,40 e 3,50 cents per libbra. Non si è però registrato sul mercato un sensibile risveglio delle contrattazioni.

E' proseguito il movimento di ripresa dei prezzi del cacao: le quotazioni cif per consegna luglio hanno oscillato sui 251½ scellini per cwt, con punte di 254-256 scellini per cwt. Il disponibile della Costa d'Oro è stato quotato sui mercati europei a 262½ scellini per cwt. cif.

Nel periodo in esame l'indice dei prezzi delle merci pubblicato dal *Financial Times* ha presentato il seguente andamento (valori di metà settimana):

1 luglio 1952 =	100
15 aprile	88,57
22 »	87,18
28 »	87,84
6 maggio	87,44
13 »	89,00



# Il mercato dei noli in Maggio

(Rassegna settimanale della Reuter)

LONDRA, 1 maggio.

L'interesse è stato prevalentemente rivolto al settore del grano e del carbone nordamericano, dove i noli si sono mantenuti di massima sostenuti, sebbene sulle prime le fissazioni abbiano incontrato qualche incertezza. I noleggi di grano sono stati quasi interamente per conto privato e le conclusioni hanno compreso grano pesante da San Lorenzo per il Regno Unito a 53s. e 51s. 3d. 1/2a tonn., mentre l'orzo è stato fissato a 55s. e 59s. Altri contratti di grano pesante da San Lorenzo hanno realizzato 47s. 6d. e dollari 6.60 per il settore Anversa-Amburgo; 54s. per la Norvegia e 61s. per Beirut. Dal Golfo per Anversa-Amburgo sono stati pagati 52s. 6d. e per Genova dollari 8.00. Le conseguenze dello sciopero hanno mantenuto molto calmo il mercato del Pacifico settentrionale però è stato registrato del tonnellaggio per l'India a 81s. 3d.; per Anversa o Rotterdam a dollari 9.50 e per il Sudafrica a 90s. la tonn. Un traffico regolare è stato notato nelle navi da carbone da Hampton Roads e i noleggi, a tassi quasi invariati, hanno incluso dollari 4.80 e dollari 4.90 per l'Olanda, 36s. e 36s. 6d. per Amburgo, 38s. per la Norvegia e dollari 9.00 per il Giappone. Vi è stato un contratto per la Jugoslavia a dollari 6.25 mentre per una nave americana con eguale destinazione erano stati pagati dollari 12.75. Ha continuato una buona domanda per zucchero da Cuba al Regno Unito e parecchie navi sono state fissate a 75s. la tonn., ma la richiesta per altre destinazioni è apparsa più calma in mancanza della domanda giapponese, dovuta al fatto che il Giappone starebbe per cedere delle forniture da Formosa.

Le notizie dal Plata rappresentano quel mercato alquanto fiacco, con poco tonnellaggio di pronto impiego e caricatori senza fretta, e il nolo di 75s. per grano pesante destinato al Regno Unito non ha attirato gli armatori perché giudicato troppo basso.

Nel mercato dell'Estremo Oriente vi è stata una attiva domanda da parte dei noleggiatori australiani, ma il tonnellaggio era superiore alle richieste a causa del preesistente sciopero di Vancouver, e i noli in molti traffici sono stati più bassi. Per grano alla rinfusa dall'Australia occidentale all'India sono stati fissati 62s. 6d. contro 67s. 6d. di una settimana fa e per orzo in sacchi dall'Australia meridionale a Karachi 87s. 6d. e 85s. Sono stati fissati cereali misti dalla Cina del Nord per il Nordeuropa a 95s. con una flessione di 2s. 6d., riso da Whampoa per Colombo a 53s. contro 53s. 9d., zucchero da Queensland per il Regno Unito a 117s. 6d. contro 118s. 9d. e minerale da Vizagapatam per il Settore Nord a dollari 9.35 contro dollari 10.00 la tonn. Lo zucchero da Formosa per il Regno Unito a 72s. 6d. la tonn. è stato di 10s. al disotto delle precedenti fissazioni.

Nel traffico di minerale mediterraneo si sono mantenute condizioni regolari con affari moderati. Sono state registrate delle fissazioni per Rotterdam da Huelva a 25s., da Alessandria a 27s., da Cipro a 31s. 6d. e dalla Jugoslavia a 25s. Sono stati anche conclusi affari per conto del Regno Unito da Bona a 25s., da La Goletta a 26s. e da Melilla a 25s.

Non si sono avuti miglioramenti nella quantità di affari conclusi nel mercato Nordeuropeo. La domanda è stata

piuttosto calma e limitata ai fertilizzanti per il Nordamerica e a una o due fissazioni per i porti dell'Estremo Oriente, nonché di cemento e di carbone per diverse destinazioni. I noleggi hanno incluso fertilizzanti da Anversa per Pusan a dollari 11.50, da Rotterdam per due porti Sudafricani a 47s. con libera scarica, e da Anversa per due porti della costa atlantica meridionale degli Stati Uniti a dollari 4.00 f.i.o.

LONDRA, 8 maggio.

Una domanda discreta per miscelance è stata in circolazione, ma i noleggi effettivamente conclusi si sono limitati al traffico granario nordamericano a noli sostanzialmente invariati. Sono state realizzate con difficoltà registrazioni da San Lorenzo per il Regno Unito e per conto europeo sulle basi di 11s. 6d. il quarter e 51s. 3d. la tonn. per il Regno Unito, 50s. per il settore Anversa-Amburgo, dollari 5.80 e 6.00 per Anversa o Rotterdam e dollari 8.50 per Alessandria. I noleggi da altri porti hanno incluso carichi dal settore Nord per la Norvegia a 54s., per la Jugoslavia a dollari 8.75 e dal Golfo per Anversa-Amburgo a 52s. 6d., nonché per Israele a dollari 9.50 la tonn. Il mercato del Pacifico settentrionale ha continuato a dare segni di lentezza e un carico di grano pesante per il Sudafrica, concluso a 88s. 9d., ha segnato una flessione di 1s. 3d. Alla chiusura, però, le prospettive si sono presentate più favorevoli in seguito alla cessazione dello sciopero degli operatori degli elevatori di grano.

Attiva è stata la domanda di navi per il trasporto dello zucchero cubano destinato al Regno Unito e sono stati conclusi diversi noleggi al nolo sostenuto di 75s. la tonn. mentre la domanda per altre zone è stata piuttosto calma. Sono state comunque riprese trattative di navi per il Giappone con carico in luglio o agosto.

Il mercato del Plata ha avuto un settore granario inattivo con armatori e caricatori senza fretta, mentre si è avuto un traffico più sostenuto di minerale dal Brasile per il settore nord degli Stati Uniti e per i porti europei a noli invariati.

Sono state registrate offerte spontanee di tonnellaggio per carichi di grano dall'Australia e le fissazioni hanno realizzato noli più deboli, includendo grano alla rinfusa dall'Australia occidentale per l'India a 60s. contro 61s. 3d. della settimana scorsa, e carico in sacchi dall'Australia del Sud per Karachi a 81s. 3d. contro 83s. 9d. I caricatori indiani hanno fatto circolare di nuovo numerosi ordini per carbone, minerale e ferraglia e hanno pagato, per quest'ultima destinata al Giappone 62s. 6d. e 63s. la tonn. Negli altri mercati dell'Estremo Oriente i noleggi hanno fatto progressi assai lenti, ma il riso da Whampoa per Colombo a 52s. ha segnato una flessione di 1s. E' stato fissato del minerale da Dungur per il Giappone a 35s. e sono state così coperte le occorrenze del momento, mentre lo zucchero da Queensland per il Regno Unito è stato fissato a 117s. 6d. e da Maurizio a 66s. 6d., entrambi invariati. E' stato concluso del carbone da Chinwangtoa per Chitugong a 55s. e altre navi erano micchieste, anche per 100.000 tonn. da Newcastle o Sydney per la Corea del Sud.

I noleggi di minerale dai porti mediterranei per il Nordeuropa hanno attraversato un periodo di calma con noli messi a dura prova, nerò da Straton per Rotterdam sono stati pagati 33s., da Huelva per Rotterdam 25s. e da Setubal per Anversa 28s. la tonn. Le fissazioni concluse per il Regno Unito hanno compreso noleggi dall'Algeria a 45s. 6d., da Morphou Bay a 39s., da La Goletta a 26s. e da Benisaf a 25s. la tonn.

Si è avuta una buona domanda per fertilizzanti, cemento e carbone dai porti del Nordeuropa, ma i noli proposti non hanno attratto gli armatori e le contrattazioni si sono svolte con lentezza. Sono stati registrati due carichi di fertilizzanti da Anversa per Hongkong e Formosa a 66s. 3d. e 53s. rispettivamente, mentre il solo contratto di carbone segnalato è stato da Rotterdam per l'Italia adriatica a 28s. la tonnellata.

LONDRA, 15 maggio.

L'interesse è stato di nuovo prevalentemente rivolto al traffico carbonifero e granario dal Nord America, sebbene le richieste di grano per l'Europa settentrionale siano state in quantità ridotta e a tassi più deboli, con 35s. 6d. pagati per Amburgo e dollari 4.65 per Anversa. Per altre destinazioni, tuttavia, i noli sono stati più sostenuti sulla base di dollari 0.00 per il Giappone e dollari 6.25 per Santos. Un buon traffico di navi per grano è stato effettuato col Regno Unito a noli vantaggiosi, che hanno incluso da San Lorenzo contratti a 51s. 3d. e 51s. 6½d. la tonn., dal Settore Nord a 55s. 6d. e dal Golfo a 12s. 3d. il quarter. Noli più bassi sono stati occasionalmente registrati per i porti europei con carichi da San Lorenzo per l'Italia occidentale a noli compresi tra dollari 8.25 e dollari 7.50 la tonn. Altri noleggi hanno incluso carichi dal Settore Nord per la Jugoslavia a dollari 8.50 e per il Sudafrica a 65s; mentre l'orzo dal San Lorenzo per la Danimarca ha pagato 55s. e per il settore Anversa-Amburgo 48s. Il grano pesante dal Golfo per il Giappone ha segnato dollari 11.25 e per il Settore Anversa-Amburgo 53s. 6d. In altri traffici nordamericani, legname e carico

generale hanno agito dalla Colombia britannica al Regno Unito 80s. 6d. f.i.o. e i fosfati da Tampa per l'Olanda 40s.

I noleggi per zucchero da Cuba si sono limitati a ordini per il Regno Unito al nolo invariato di 75s. la tonn. Alcune richieste sono state in circolazione per il Nordeuropa, per i porti mediterranei e per il Giappone, ma non hanno attirato gli armatori.

Fatta eccezione per alcune fissazioni, nel settore del Plata, di grano pesante e carico leggero per il Regno Unito ai noli precedenti, la domanda è stata di massima assai scarsa. Del minerale dal Brasile per Los Angeles è stato fissato a dollari 7.25, per Nova Scozia a dollari 5.00 e per Rotterdam o Emden a 50s. la tonn. e i noleggiatori erano ancora alla ricerca di altre navi.

Nel mercato dell'Estremo Oriente i caricatori australiani hanno richiesto navi da grano per l'India, il Pakistan, il Regno Unito e il Nordeuropa, ma non avevano fretta, e non sono state segnalate fissazioni. D'altra parte una buona domanda di navi per il trasporto di minerale, carbone e ferraccia dall'India per il Giappone, il Nordamerica e il Nordeuropa ha trovato gli armatori riservati e gli affari sono stati limitati a minerale da Calcutta per Costanza a 72s. 6d. e da Vizagapatam per Anversa a 60s. la tonn. Zucchero da Queensland per il Regno Unito è stato registrato a 117s. 6d. e da Formosa a 72s. 6d. la tonn., mentre minerale da Dungun per il Giappone è stato fissato a 35s.

I traffici mediterranei di minerale sono apparsi costantemente calmi. Le fissazioni hanno incluso carichi da Vassiliko Bay per Rotterdam a 31s., da Straton per Rotterdam a 32s. 3d. e da Setubal per Anversa a 29s. la tonn. Vi sono stati contratti da Sfax per il Regno Unito a 34s. e 6d. da Saffi per il Sudafrica a 38s. la tonn.

I caricatori di carbone del Nordeuropa hanno figurato meglio con contratti conclusi da Emden per l'Italia occidentale a 22s. 6d., e anche per il Pireo a 30s., da Anversa per l'Italia occidentale a 21s. 6d. e da Rotterdam per Lisbona a 18s. la tonn. Per scorie di cemento da Anversa all'Italia occidentale sono stati pagati 22s. 6d. f.i.o. e per farina da Rotterdam a Colombo 63s. 6d. f.i.o. Parecchi ordini di cemento e fertilizzanti hanno progredito con lentezza, ma per questi ultimi da Anversa a Formosa sono stati pagati 6rs. Nel mercato carbonifero dal Regno Unito sono stati ripresi i noleggi per l'Argentina a 40s. e 38s. 9d. la tonn.



ARMA LA PRORA E SALPAVERSO IL MONDO

## SOCIETA' NAVALE E D'ASSICURAZIONI

FONDATA NEL 1914 IN GENOVA

CAPITALE SOCIALE L. 200.000.000 VERSATO L. 146.000.000

### ASSICURA CORPI DI NAVI, NATANTI IN GENERE E MERCI VIAGGIANTI PER MARE - TERRA - ARIA

Si è riorganizzata modernamente in tutti i Continenti e, disponendo di una vasta rete di Corrispondenti, Commissari d'Avaria e Claims Settling Agents, è in grado di assolvere puntualmente qualsiasi necessità della Clientela.

Sede e Direzione:

**GENOVA - VIA S. LUCA, 2 - TELEF.: 27.929 - 290.378 - Indirizzo Telegr.: NAVASSICUR - GENOVA**

# Commercio estero

## Normative per l'operatore con l'estero

### U.E.P. Regolamento anticipato di forniture di merci e di accessori commerciali

L'Ufficio Italiano dei Cambi con circolare n. 51200 in data 30 aprile 1953 diretta alla Banca d'Italia e alle Banche Agenti, ha comunicato quanto appresso:

« Con circolare n. 127500 del 31 ottobre 1951 sono stati sottoposti al preventivo benestare di questo Ufficio i pagamenti indicati in oggetto quando l'esportazione della merce o la prestazione del servizio siano differiti di oltre 90 giorni dalla data del pagamento anticipato oppure quando l'importo complessivo dell'operazione superi le Lit. 5.000.000.

Il Ministero del Commercio con l'estero, allo scopo di agevolare le forniture di merci e di servizi da parte dell'Italia ai Paesi di cui trattasi, è venuto ora nella determinazione di autorizzare le banche a procedere d'iniziativa ai pagamenti suddetti, senza limitazione di importo, purchè dai documenti esibiti dagli interessati risulti che l'esportazione della merce e la prestazione del servizio deve avvenire entro e non oltre i 120 giorni successivi a quello del pagamento, semprechè, ovviamente siano accertate la regolarità dei pagamenti anticipati stessi e l'esistenza dei requisiti di carattere generale precisati al punto 1) della summenzionata circolare. Qualora il periodo di tempo intercorrente fra la data del regolamento e quella prevista della fornitura della merce o del servizio sia superiore ai 120 giorni, come pure nel caso in cui il pagamento anticipato non risponda ai requisiti di carattere generale succennati, le banche dovranno sottoporre l'operazione, nei modi consueti, alle decisioni di questo Ufficio (Corrispondenza):

A regolamento avvenuto, le banche eserciteranno il controllo sull'osservanza degli impegni assunti dagli operatori, in conformità delle norme di cui alle disposizioni ministeriali « Scambi con l'estero e loro regolamento » del 15 gennaio 1953 ».

### U.E.P. - Competenza delle banche

L'Ufficio Italiano dei Cambi, con circolare n. 51100 in data 30 aprile 1953, diretta alla Banca d'Italia e alle Ban-

che Agenti, ha comunicato quanto appresso:

« Ravvisata l'opportunità di rendere più spedita l'esecuzione degli ordini di pagamento che pervengono dai Paesi di cui trattasi, si comunica che, a far tempo dalla data della presente circolare, le banche sono autorizzate a dar corso alla liquidazione degli ordini suddetti emessi per le causali di cui all'unito elenco, entro i limiti d'importo ed alle condizioni indicate nell'elenco stesso.

La liquidazione d'iniziativa delle banche potrà aver luogo anche quando la causale dell'operazione — purchè compresa nell'elenco — non rientri fra quelle ammesse al trasferimento nella circolare di applicazione dell'Accordo di pagamento con il Paese di provenienza dell'ordine.

L'accertamento della regolarità della operazione e la contestuale invalidazione dei relativi documenti spettano alle banche. Qualora il pagamento sia stato disposto da questo Ufficio a mezzo di Mod. 3 bis Esport o Mod. LAR, la banca intermediaria che procede alla operazione d'incasso dovrà rilasciare alla Banca d'Italia una dichiarazione attestante che la documentazione è stata esaminata e constatata regolare, dichiarazione in cui dovrà essere precisata la causale dell'operazione.

Nel caso di documentazione insufficiente o che comunque lasci adito a dubbi, come pure qualora il trasferimento non risponda alle condizioni indicate nell'elenco allegato, la banca sottoporrà l'operazione alle decisioni dell'Ufficio (Corrispondenza) con modulo standard contenente tutti gli elementi utili per l'esame.

Nel caso di trasferimento di ammontare superiore al limite stabilito, per la determinata causale nell'elenco allegato, la banca darà corso al pagamento dell'importo per il massimale consentito e sottoporrà a questo Ufficio (Corrispondenza) richiesta di autorizzazione al regolamento dell'eccedenza.

Si avverte che ogni qualvolta nell'unito elenco vien fatta menzione di « paesi dell'E.P.U. », per essi sono intesi i paesi appartenenti alle aree monetarie dei medesimi, tenendo presente che quali paesi dell'area della sterlina sono da considerarsi tutti i « paesi ammessi ».

Le presenti disposizioni, emesse su conformi istruzioni del Ministero del Commercio con l'Estero annullano e sostituiscono quelle precedentemente emanate in materia, sia con circolari di applicazioni degli accordi di pagamento sia con quelle di carattere generale o concernenti i regolamenti in lire sterline ».

Non vi è nessun limite di importo:

Per pagamenti connessi alle forniture di merci e spese accessorie, non specificatamente previsti nelle disposizioni ministeriali di cui al fascicolo « Scambi con l'Estero e loro regolamento » e « Norme e modalità di operazioni varie » (quali abbonamenti accordati ad importatori italiani per merci già pagate e riscontrate difettose all'arrivo, spese per tasse, per analisi, per rilascio di certificati, per invio di campionari, ecc.).

Per le spese e provvigioni bancarie dovute da residenti in Paesi dell'E.P.U.

Per spese di rappresentanza e di gestione di Uffici in Italia per conto di ditte di Paesi dell'E.P.U., ivi comprese le spese delle agenzie giornalistiche e di corrispondenti di giornali di Paesi dell'E.P.U.

Per abbonamenti a giornali e pubblicazioni periodiche italiane da parte di residenti in Paesi dell'E.P.U.

Per quote di associazione dovute da residenti in Paesi dell'E.P.U.

Per spese pubblicitarie per conto di residenti in Paesi dell'E.P.U.

Per le spese relative alla partecipazione a fiere ed esposizioni in Italia di ditte di Paesi dell'E.P.U. Le banche sono tenute a farsi documentare che l'utilizzo degli importi trasferiti è avvenuto per lo scopo indicato.

Per i pagamenti relativi a cessioni di materiale giornalistico ad imprese editoriali, agenzie informazionali, ecc. di Paesi dell'E.P.U.

Per le spese di officina, di montaggio e di riparazione di macchinari per conto di residenti in Paesi dell'E.P.U. non è stabilito nessun limite d'importo, a meno che non si tratti di riparazioni a navi o a macchine, caldaie, apparecchi e attrezzature navali, nel qual caso si applicano le disposizioni ministeriali di cui al fascicolo « Scambi con l'Estero e loro regolamento » del 15-1-1953 (pagg. 29 e 62) osservate pure le istruzioni al riguardo emanate dall'Ufficio (Contrattazione Cambi).

Per i biglietti di passaggio su navi od aerei italiani rilasciati a residenti in

Paesi dell'EPU (1) non vi è nessun limite d'importo.

Per i biglietti delle Ferrovie italiane venduti in Paesi dell'EPU non vi è nessun limite d'importo.

Per i servizi resi da agenzie di viaggio e alberghi italiani per conto di agenzie di viaggio di Paesi dell'EPU (esclusa la Svizzera), a residenti in detti Paesi, che non siano appartenenti alle Forze Armate statunitensi distaccate nei Paesi stessi (1), non vi è nessun limite d'importo, qualora si tratti di pagamento anticipato, contro impegno scritto da parte del beneficiario di produrre la relativa documentazione entro 60 giorni dalla data del regolamento.

Per spese di scalo, in porti italiani, di navi battenti bandiera di Paese dell'EPU, ivi comprese: spese portuali di ogni genere; spese per provviste e dotazioni di bordo (con merci nazionali e nazionalizzate); spese di bunkeraggi effettuati con prodotti nazionali schiavi di imposta di fabbricazione; rimborsi di anticipi accordati da agenti e raccomandatori al capitano della nave in conformità delle norme vigenti, spese inerenti alla normale manutenzione del prezzo; paghe a marittimi italiani imbarcati sui mezzi, purché gli stessi siano cittadini italiani e le loro famiglie risiedano stabilmente in Italia, non vi è nessun limite d'importo.

Non vi è nessun limite d'importo ancora per i seguenti casi:

Spese relative a cure ed assistenza a membri di equipaggio sbarcati in porti italiani da navi battenti bandiera di Paese dell'EPU oppure noleggiate o « managed » da armatori di Paesi dell'EPU.

Competenze a professionisti (avvocati, medici, ingegneri, ecc.) residenti in Italia, per servizi resi in Italia o in Paesi dell'EPU.

Emolumenti ad artisti residenti in Italia per prestazioni in Paesi dell'EPU.

Emolumenti e premi d'ingaggio a sportivi residenti in Italia per prestazioni in Paesi dell'EPU.

Premi vinti in gare svoltesi in Paesi dell'EPU da sportivi residenti in Italia o da proprietari di scuderie italiane.

Compensi e rimborsi spese per lavori eseguiti in Paesi dell'EPU da maestranze italiane.

Salari, stipendi; onorari a dipendenti in Italia di enti e ditte di Paesi dell'EPU.

Pensioni derivanti da contratti di lavoro stipulati con residenti in Paesi dell'EPU.

Indennità di liquidazione derivanti da contratti di lavoro stipulati con residenti in Paesi dell'EPU (ad eccezio-

(1) E' consentito il regolamento d'iniziativa della banca anche quando il pagamento provenga da altro Paese EPU, diverso da quello di residenza del beneficiario del servizio.

ne della Svizzera) per prestazione d'opera nei detti Paesi.

Pensioni derivanti da assicurazioni sociali contratte in Paesi dell'EPU.

Rendite, indennità e liquidazioni derivanti da contratti di assicurazione vita o infortuni stipulati con compagnie assicuratrici di Paesi dell'EPU (a condizione che il contratto di assicurazione non sia in contrasto con le disposizioni di legge o le norme valutarie italiane).

Contributi per assicurazioni sociali da parte di residenti in Italia temporaneamente in Paesi dell'EPU.

Tasse relative alla registrazione e al mantenimento in Italia di brevetti di proprietà di residenti in Paesi dell'EPU.

Imposte, ammende, spese giudiziarie dovute da residenti in Paesi dell'EPU.

Per la manutenzione e riparazioni di proprietà immobiliari in Italia di residenti in Paesi dell'EPU il limite di competenza è di Lit. 5.000.000 annue, contro il rilascio da parte del beneficiario di una dichiarazione firmata attestante che egli non ha ricevuto nel corso dei 12 mesi precedenti, per la medesima causale, in provenienza da Paesi dell'EPU altri pagamenti che, tenuto conto di quello in atto, nel loro complesso comportino un'eccedenza del detto massimale. (3)

Per le spese delle rappresentanze diplomatiche in Italia dei Paesi dell'EPU (esclusa la Svizzera) non vi è nessun limite d'importo, ferme restando tuttavia le limitazioni concernenti l'alimentazione e l'utilizzo dei rispettivi conti esteri, previsti nelle disposizioni ministeriali di cui al fascicolo « Conti e depositi bancari soggetti a controllo valutario ».

Per le spese delle missioni ufficiali in Italia di Paesi dell'EPU (esclusa la Svizzera) nessun limite d'importo.

Per le elargizioni, doni, regalie da parte di residenti in Paesi dell'EPU il limite di competenza è di 500.000 semestrali, contro rilascio da parte del beneficiario di una dichiarazione firmata attestante che egli non ha ricevuto nel corso di 6 mesi precedenti, per la medesima causale, in provenienza da Paesi dell'EPU altri pagamenti che, tenuto conto di quello in atto, nel loro complesso comportino un'eccedenza del detto massimale. (3)

Per diritti di autore di pertinenza italiana dovuti da Paesi dell'EPU non vi è nessun limite d'importo.

Per redevances e compensi per sfruttamenti in Paesi dell'EPU di brevetti e marchi di fabbrica italiani, non vi è nessun limite d'importo.

Per diritti di sfruttamento di films italiani in Paesi dell'EPU non vi è nessun limite d'importo (a condizione che esista l'autorizzazione ministeriale per lo sfruttamento nel determinato Paese).

Per i risparmi sui redditi di lavoro realizzati da cittadini italiani in Paesi dell'EPU (esclusa la Svizzera) e rimessi in Italia per accreditamento in conto bancario (conto estero oppure conto in-

terno, in conformità delle disposizioni vigenti in materia) il limite di competenza è di Lit. 500.000 mensili. (2)

Per i risparmi su redditi di lavoro realizzati da cittadini italiani residenti in Paesi dell'EPU (esclusa la Svizzera) e trasferiti in Italia in occasione del rimpatrio il limite di competenza è di Lit. 5.000.000. (2)

Per averi liquidi in Paesi dell'EPU (esclusa la Svizzera) pervenuti in eredità a residenti in Italia il limite di competenza è di Lit. 5.000.000 una volta tanto, contro rilascio da parte del beneficiario di una dichiarazione firmata attestante che egli non ha ricevuto in precedenza per la medesima causale in provenienza da Paesi dell'EPU altri pagamenti che, tenuto conto di quello in atto, nel loro complesso comportino un'eccedenza del detto massimale, nonchè contro denuncia da parte dell'interessato, in conformità alle disposizioni in vigore, degli averi liquidi non trasferiti e dei crediti, titoli ed altre attività di cui è divenuto proprietario. (3)

Per dividendi, interessi, fitti, redditi in genere derivanti da beni italiani in Paesi dell'EPU (esclusa la Svizzera) non vi è nessun limite d'importo (a condizione che le attività da cui essi provengono risultino regolarmente denunciate quanto così prescritto dalle disposizioni in vigore).

Per i trasferimenti da Paesi dell'EPU per qualsiasi causale non compresa fra le sopraelencate né prevista dalla circolare « Norme e modalità di operazioni varie » del 1-4-1952 e dalle disposizioni ministeriali di cui al fascicolo « Scambi con l'Estero e loro regolamento » del 15-1-1953 il limite di competenza è di Lit. 500.000, contro rilascio da parte del beneficiario di una dichiarazione firmata attestante che egli non ha ricevuto nel corso dei 6 mesi precedenti per la medesima causale in provenienza da Paesi dell'EPU altri pagamenti che, tenuto conto di quello in atto, nel loro complesso comportino un'eccedenza del detto massimale. (3)

#### U.E.P. - Rimesse per spese di viaggio soggiorno, studio, cura e per sostentamento e sussidi

L'Ufficio Italiano dei Cambi, con circolare n. 51300 in data 30 aprile 1953, diretta alla Banca d'Italia e alle Banche Agenti, ha comunicato quanto appresso: « Con riferimento ed a parziale modifica delle disposizioni relative al re-

(3) La dichiarazione rilasciata dal beneficiario, o copia della stessa munita del visto della banca, dovrà essere inoltrata all'Ufficio (Corrispondenza) con modulo standard barrato.

(2) Le operazioni effettuate saranno da segnalare all'Ufficio (Corrispondenza) con modulo standard barrato.

golamento delle rimesse per spese di viaggio, soggiorno, studio, cura e per sostentamento e sussidi, contenute nel fascicolo « Norme e modalità di operazioni varie » del 1. aprile 1952, si comunica che per quanto concerne le rimesse ai titoli suddetti provenienti da Paesi dell'EPU e da Paesi delle rispettive aree monetarie - qui di seguito denominate, per brevità, Paesi EPU - a partire dalla data della presente le banche sono autorizzate:

— nel caso di rimesse per viaggio e soggiorno: ad eseguire il pagamento anche quando la rimessa provenga da un Paese diverso da quello di residenza del beneficiario, sempreché anche quest'ultimo Paese faccia parte dell'EPU;

— nel caso di rimesse per studio, cura, sostentamento, sussidio: ad effettuare il pagamento qualunque sia il Paese EPU da cui perviene la rimessa, purché il beneficiario sia un residente in Italia o un residente in un qualsiasi Paese EPU in temporaneo soggiorno in Italia;

— nel caso di rimesse ad uno qualsiasi dei titoli suddetti le quali superino il limite mensile fissato: a dar cor-

so al pagamento fino all'ammontare del massimale, chiedendo successivamente l'autorizzazione dell'Ufficio (Corrispondenza) per il regolamento dell'importo trasferito in eccesso.

Si comunica inoltre che il massimale mensile per le rimesse ai titoli suddetti, provenienti da Paesi EPU, mentre resta invariato nell'attuale ammontare (Lit. 500.000) per quelle relative a spese di viaggio e soggiorno, viene elevato da Lit. 150.000 a Lit. 500.000, con decorrenza dalla data della presente, per quanto concerne le rimesse a scopo di studio, cura, sostentamento e sussidio.

Le disposizioni che precedono non riguardano le rimesse emigrate in provenienza dalla Svizzera, come pure quelle per viaggio, soggiorno, studio e cura a favore di residenti in Svizzera che soggiornano in Italia, in quanto dette rimesse debbono essere regolate in franchi svizzeri liberi.

Le modifiche e precisazioni di cui sopra, comunicate con la presente in via d'urgenza, saranno incluse nel prossimo aggiornamento al testo del fascicolo summenzionato e alle tabelle ad esso in appendice ».

li già elencati nelle circolari sopraindicate; nella nomenclatura di Bruxelles

73.01 - Ghise greggie

73.02 A I - Ferro, manganese carburato

73.06 - Ferro e acciaio, comune in masselli o lingotti

ex 73.07 - Ferro e acciaio comune in bilioni, billette, bramme e bidoni ad esclusione dei prodotti ottenuti per fusione

73.08 - Sbozzi in rotoli per lamiera, di ferro o di acciaio comune

73.09 - Larghi piatti di ferro e acciaio comune

ex 73.10 - Barre di ferro o acciaio comune semplicemente laminate a caldo (compresa la vergella o bordone)

ex 73.11 - Profilati di ferro o di acciaio comune laminati a caldo (compreso le palancole)

ex 73.12 - Nastri di ferro o di acciaio comune laminati a caldo; laminati a freddo se destinati alla fabbricazione di banda stagnata; nastri sotto forma di banda stagnata

ex 73.13 - Lamiere di ferro o di acciaio comune, laminate a caldo di qualsiasi spessore e laminate a freddo di spessore inferiore a 3 mm., anche lavorate sulla superficie, rivestite, ecc., ad esclusione di quelle argentate, dorate, platinare, smaltate

73.16 A e B - Rotale e controrotale

73.16 D - Traverse

73.16 E I - Piastre d'appoggio e stecche, laminate.

\*\*\*

## Accordi commerciali e di pagamento

### Accordi di pagamento a sistema decentrato

Le circolari di applicazione degli accordi di pagamento a sistema decentrato stabiliscono, in alcuni casi, che i debiti espressi in lire debbono essere regolati attraverso i conti in lire aperti presso le banche italiane al nome delle banche estere corrispondenti, mentre quelli espressi nella valuta dell'altro Paese vanno regolati attraverso i conti in tale valuta aperti al nome delle banche italiane presso le banche del rispettivo Paese.

In qualche caso, inoltre, le suddette circolari prescrivono che il regolamento dei debiti, espressi in terza valuta, deve aver luogo a tramite dei conti tenuti nella moneta del Paese del debitore.

Si è avuto modo peraltro di constatare che, talvolta, le banche estere non si attengono a tali norme e dispongono i pagamenti presso le proprie corrispondenti italiane mediante ordini emessi a valere su conti diversi da quelli prescritti. In rapporto a ciò, l'Ufficio Italiano dei Cambi ha ora disposto che, in casi del genere, le banche italiane sono autorizzate ad eseguire gli ordini loro trasmessi senza richiedere l'autorizzazione all'U. I. C. stesso, purché l'eventuale maggiore o minore introito in lire, per il creditore italiano, risulti dovuto esclusivamente a tenuesfasamento dei cambi applicati e sem-

preché il beneficiario non abbia nulla da obiettare in ordine all'eventuale minore ricavo.

### Comunità europea del carbone e dell'acciaio

Il Ministero del Commercio Estero comunica quanto segue:

A seguito delle circolari n. 803455 del 10 febbraio 1953 e n. 806826 del 15 marzo 1953 si comunica che, in base alle decisioni dell'Alta Autorità della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio, sono espresse — a partire dal 1. maggio 1953 — tutte le restrizioni quantitative alla circolazione nell'ambito dei Paesi della Comunità dei prodotti di cui alla lista sotto riportata.

Al riguardo si avverte che la classificazione e le caratteristiche dei prodotti in parola sono definite secondo la nomenclatura comune concordata tra i Paesi membri della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio, sulla base della Nomenclatura di Bruxelles. Per una maggiore specificazione delle caratteristiche dei prodotti stessi si rinvia alla circolare di pari oggetto del Ministero delle Finanze - D. G. Dogane e I.I.

In relazione a quanto precede, le Dogane sono autorizzate a consentire direttamente l'importazione e l'esportazione, da e verso i territori europei degli Stati membri della Comunità, dei seguenti prodotti, in aggiunta a quel-

Il Ministero Commercio Estero comunica quanto segue:

In riferimento alla circolare numero 803455 del 10 febbraio 1953, si comunica che, a seguito di successive precisazioni da parte dell'Alta Autorità della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio, deve considerarsi revocata l'esclusione della lignite xiloide dai prodotti compresi nella circolare sopracitata, per i quali sono state soppresse tutte le restrizioni quantitative alla circolazione nell'ambito dei Paesi della Comunità.

In relazione a quanto sopra le Dogane sono autorizzate a consentire direttamente l'importazione e l'esportazione da e verso i territori europei degli Stati Membri della Comunità, del seguente prodotto, in aggiunta a quelli già elencati nella circolare sopraindicata:

N. Tar. dog. ital. - ex 265 a - Lignite xiloide.

### Brasile - Proroga accordo commerciale

Il Ministero del Commercio Estero comunica quanto segue:

L'Accordo commerciale italo-brasiliano, firmato a Rio de Janeiro il 4 luglio 1952, entrato in vigore il 1. maggio 1952 ed avente la validità di un anno, deve considerarsi prorogato per tacita riconduzione, ai sensi dell'art. 9 dell'Accordo medesimo, per un periodo

addizionale di sei mesi a decorrere dal 1. maggio u. s.

Pertanto le disposizioni contenute nella Circolare di questo Ministero n. 513793 del 19 giugno 1952, con cui venivano emanate le norme di applicazione dell'Accordo stesso, e quelle integrative previste dalla successiva Circolare n. 522613 del 20 ottobre 1952, continueranno ad avere vigore sino al 31 ottobre p. v.

In relazione a quanto precede i contingenti di importazione e di esportazione previsti dall'Accordo suddetto debbono considerarsi aumentati in ragione di 6/12 del loro ammontare.

### Cecoslovacchia - Compensazione globale

A complemento della comunicazione n. 193 del 23-4-1953 riportiamo l'elenco completo delle merci che formano oggetto della operazione globale con la Cecoslovacchia approvata dal Ministero del Commercio con l'Estero, ed il cui coordinamento e controllo è stato affidato all'ICE.

Esportazione italiana:	Milioni lire
Prodotti ortofrutticoli (voci doganali 61, 62, 63, 64, 66, 71, 72, 73, 74 (escluse mandorle sgucciate) 75, 76, 77, 78 (escluse olive)	500
Succhi naturali e concentrati di agrumi	30
Oli essenziali di agrumi	40
Pectina di limone solida	20
Vino e vermouth	50
Prodotti dolciari	10
Lavori di vetro e di cristallo	200
Porcellane	120
Lastre di vetro e di cristallo	150
Prismi e placche per lampadari e perle di vetro pressato per rosari	80
Parti staccate per lampadari	30
Bigiotterie di vetro e di metallo	25
Prodotti Koh-i-Noor, gocattoli, prodotti igienici e di gomma	25
Strumenti musicali (pianoforti)	20

Ferme restando le norme e condizioni già stabilite per la redazione e presentazione delle domande d'importazione e d'esportazione facciamo presente che le domande d'esportazione relative a prodotti diversi dagli ortofrutticoli, e le domande d'importazione per prodotti diversi dai lavori di vetro e di cristallo, porcellane e lastre di vetro e di cristallo, devono essere presentate all'Istituto Nazionale per il Commercio Estero, via Torino, 107, Roma.

Per eventuali maggiori notizie sull'operazione gli interessati possono rivolgersi all'ICE.

### Francia - Proroga accordo commerciale

Il Ministero del Commercio Estero comunica quanto segue:

« A seguito delle trattative italo-francesi concluse il 18 aprile u. s., l'Accordo commerciale italo-francese del 18 dicembre 1951, valido per il

1952 e già prorogato fino al 31 marzo 1953, è stato nuovamente prorogato fino al 30 settembre 1953, e ciò per far coincidere il periodo di validità dell'Accordo suddetto con il nuovo programma francese d'importazione relativo al semestre aprile-settembre 1953.

In relazione a tale proroga si comunica che i contingenti previsti dall'Accordo commerciale italo-francese del 18 dicembre 1951 nella Lista A (importazione in Italia di merci francesi) sono stati fissati, per il semestre aprile-settembre 1953, nella misura della metà dell'ammontare previsto dall'Accordo suddetto, ad eccezione del contingente di « Vini Champagne in bottiglie » il cui ammontare, per il semestre in parola, è stato fissato nella misura di Frs fr. 52.500.000 e del contingente di « autovetture per il trasporto di persone » il cui ammontare di Frs. fr. 50.000.000 si riferisce al semestre luglio-dicembre 1953.

I contingenti previsti dall'Accordo suddetto nella Lista B (esportazioni italiane verso la Francia metropolitana) sono stati fissati, per il semestre aprile-settembre 1953, nella misura della metà dell'ammontare previsto dall'Accordo commerciale del 18 dicembre 1951. Si avverte, tuttavia, che, in base al programma semestrale francese di importazione valido per tutti i Paesi O. E. C. E., nel periodo aprile-settembre 1953 i contingenti in parola saranno messi in distribuzione in Francia entro i limiti del « plafond » finanziario fissato nel programma francese d'importazione, vale a dire, salvo alcune varianti concordate, nella misura media di un quarto dell'ammontare previsto dell'Accordo commerciale del 18 dicembre 1951.

Tenuto conto che alcuni prodotti, a cagione della loro natura stagionale, non potranno essere esportati nel corso del semestre aprile-settembre 1953, è stato convenuto che l'ammontare dei relativi contingenti sarà utilizzato per l'importazione in Francia di altri prodotti compresi nella Lista suddetta.

I contingenti delle Liste B/1 (esportazioni italiane nell'Unione francese esclusa la Francia metropolitana), C (impegni francesi di esportazione verso l'Italia) e D (impegni italiani di esportazione verso la Francia) sono stati fissati, per il semestre aprile-settembre 1953, nella misura indicata nelle liste.

Per l'esecuzione, nel semestre aprile-settembre 1953, della proroga dell'Accordo commerciale in oggetto valgono le norme contenute nella circolare n. 230706 del 31 dicembre 1951 e successive modifiche ad esse riferentisi.

Le domande per il rilascio di licenze a valere sui contingenti fissati per il semestre aprile-settembre 1953 dovranno essere presentate al Ministero del Commercio Estero - D. G. Importazioni - Esportazioni; dette domande non saranno ritenute valide se non recheranno

l'esplicita menzione « a valere sui contingenti di cui alla circolare n. 808886 del 24 aprile 1953 ».

### Germania Occidentale - Rinnovo accordo commerciale

Il Ministero del Commercio Estero comunica quanto segue:

« In data 23 aprile 1953, è stato firmato, tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Federale di Germania, un Accordo con il quale viene rimesso in vigore, con effetto retroattivo a partire dal 1. aprile 1953 e validità fino al 31 marzo 1954, l'Accordo commerciale firmato a Roma il 19 aprile 1952 e scaduto il 31 marzo 1953, ad esclusione dell'art. LV - capoverso 2, dell'allegato A e degli allegati 1-10 all'Accordo stesso, nonché del Protocollo del 28 ottobre 1952.

Le nuove intese si applicano anche ai settori occidentali di Berlino.

Sono allegate all'Accordo le seguenti liste contingenziali:

**Lista A** - importazione nella Germania occidentale di merci italiane.

In tale lista A non sono compresi i prodotti che, in virtù delle misure tedesche di liberazione adottate sul piano generale O.E.C.E., sono di libera importazione nella Repubblica Federale di Germania.

**Lista B** - importazione in Italia di merci tedesche.

Tale lista comprende soltanto prodotti non previsti dalle misure di liberazione adottate dall'Italia in esecuzione delle decisioni O.E.C.E. o in via autonoma.

**Lista C** - impegni ad autorizzare la esportazione di prodotti italiani verso la Germania occidentale, di libera importazione in quel Paese.

**Lista D** - impegni ad autorizzare la esportazione di prodotti tedeschi verso l'Italia, l'importazione dei quali è stata liberata da parte nostra.

Il regolamento degli scambi commerciali fra i due Paesi si effettuerà attraverso un conto di compensazione generale (clearing) in conformità di quanto stabilito dall'Accordo sui pagamenti dell'8 novembre 1950 e successive modifiche di cui al relativo Accordo addizionale del 23 aprile 1953, secondo le norme emanate in materia dall'Ufficio Italiano dei Cambi.

I contingenti di importazione e di esportazione soggetti — in base a quanto disposto dalla presente circolare — al regime della licenza ministeriale, saranno messi in distribuzione in quote trimestrali uguali al principio di ogni trimestre eccezion fatta per i prodotti aventi un carattere stagionale e per quelli che, per la loro particolare natura, non possono essere sottoposti a tale sistema di distribuzione, quali le macchine ed i prodotti dell'elettrotecnica.

Le domande relative in conformità delle norme generali vigenti, dovranno

no essere compilate singolarmente per ciascuna merce con l'indicazione della voce della tariffa doganale italiana per l'importazione in Italia e del numero della tariffa italiana e della statistica tedesca per le esportazioni verso la Germania, nonché con la indicazione del quantitativo e del valore. Dovranno essere altresì accompagnate da idonea documentazione atta a provare che si tratta di operazioni concrete.

Le domande che dovranno fare esplicito riferimento al periodo di distribuzione al quale si riferiscono — saranno esaminate da questo Ministero a partire dalla data del 25 maggio 1953 per la prima quota trimestrale, dal 1. luglio 1953 per la seconda, dalla data del 1. ottobre 1953 per la terza e dalla data del 2 gennaio 1954 per la quarta quota trimestrale.

I contingenti di importazione dalla Germania relativi alle macchine grafiche verranno messi in distribuzione in due quote semestrali. Le relative domande pertanto verranno esaminate da questo Ministero a partire dalla data del 25 maggio 1953 per la prima quota e dalla data del 1. ottobre 1953 per la seconda quota semestrale.

Le domande presentate in data anteriore a quella del 1. aprile u. s. non saranno prese in considerazione.

Le domande non accolte a valere sulla quota di un trimestre non saranno ritenute valide per partecipare alla distribuzione delle quote relative al trimestre successivo e si intendono pertanto decadute.

### Germania Occidentale - Speciale procedura per gli ortofruttili

Il Ministero del Commercio Estero comunica quanto segue:

Con riferimento alla circolare numero 809790 del 6 maggio u. s. ed in particolare alla riserva in essa contenuta per quanto riguarda l'esportazione di prodotti ortofruttili in Germania si rende noto quanto segue:

Il *Monitore Ufficiale* (*Bundesanzeiger*) della Repubblica Federale di Germania ha pubblicato in data 8 maggio c. a. il primo stanziamento di 8 milioni di dollari (in aggiunta al noto anticipo di 2 milioni di dollari) a valere sul contingente previsto dal suddetto Accordo per la voce « Ortaggi e frutta freschi » nonché le norme per la relativa distribuzione.

In rapporto a quanto sopra, allo scopo di evitare che siano spedite partite di prodotti ortofruttili non ordinate da ditte tedesche in possesso di regolare licenza di importazione, è stato stabilito che i documenti valutari, la fattura e la lettera di vettura relativi a ciascuna spedizione dovranno indicare lo stesso nominativo come destinatario della merce.

A tale fine dovranno essere osservate le seguenti disposizioni:

- 1) La esportazione dei prodotti ortofruttili la cui importazione in Germania è sottoposta a contingentamento potrà avvenire soltanto a condizione che il documento valutario e

la fattura relativi ad ogni singola spedizione siano muniti del visto apposto dall'Istituto Nazionale per il Commercio Estero.

- 2) I prodotti ortofruttili ai quali si applica la suddetta procedura sono i seguenti:

N.ro italiano Tariffa Statistica	N.ro Tariffa tedesca	PRODOTTO
66 121	0701-21	Cavolfiori
66 120	0701-22	Cavoli di Bruxelles
66 120	0701-23	Cavoli rossi
66 120	0701-24	Cavoli bianchi ed a punta
66 120	0701-25	Cavoli verza
66 120	0701-29	Cavoli altri (ad es. verdi e da taglio)
66 122	0701-31	Insalata cappuccia
66 122	0701-32	Insalata indivia
66 122	0701-33	Spinaci
66 122	ex 0701-39	Altre insalate (escluse quelle liberate: cicoria Witloof)
66 122	0701-41	Cetrioli
66 122	ex 0701-49	Altri ortaggi simili, come ad es. le melanzane (esclusi quelli liberati: peperoni)
64 a 117	0701-53	Cipolle per uso commestibile
63 116	0701-55	Pomodoro
66 122	0701-65	Carote
66 122	0701-66	Sedani rapa
66 122	0701-69	Altri ortaggi a radice come scorzonera, rafano, ravanelli
66 122	0701-71	Piselli freschi, anche sgranati
66 122	0701-75	Fagioli freschi
61 114	0701-81	Funghi champignon
61 114	0701-82	Tartufi, anche in pezzi
61 114	0701-89	Altri funghi
66 122	0701-94	Carciofi
64 117	0701-95	Porri
66 122	0701-96	Rabarbaro
66 122	0701-99	Altri ortaggi non nominati (esclusi quelli liberati: zucche, asparagi, prezzemolo, sedano da costa, olive, cappe-ri, aglio)
75 a 160	0805-11	Mele di sidro
75 a 160	0806-19	Mele altre (da tavola)
75 b 161	0806-31	Pere da sidro
75 b 161	0806-39	Pere altre (da tavola)
76 a 163	0807-10	Albicocche
76 b 164	0807-20	Pesche
76 c 165	0807-30	Ciliege e visciole
76 d 166	0807-40	Susine e prugne
76 e 167	0807-90	Altre frutta a nocciolo
77 a 168	0808-10	Fragole
77 c 170	0808-21	Ribes nero
77 c 170	0808-29	Altri ribes
77 c 170	0808-30	Lamponi
77 c 170	0808-50	Mirtilli neri
77 c 170	0808-60	Uva spina
77 c 170	0808-70	More di rovo
77 c	ex 0808-90	Altre frutta a bacca (escluse quelle liberate: (mirtilli rossi)
77 b 169	0809-10	Meloni
77 c 170	0909-90	Altre frutta non comprese né nominate altrove (escluse quelle liberate: fichi freschi e secchi, uva da tavola, uve essiccate, mele cotogne e pere, cotogne, agrumi, frutta in guscio fresca o secca, castagne).

- 3) Per quanto riguarda il regolamento dei prodotti suddetti è stabilito che i competenti uffici germanici autorizzeranno il trasferimento e quelli italiani consentiranno il pagamento a favore dell'esportatore italiano so-

lamente se il pagamento viene eseguito per conto dell'importatore tedesco indicato come destinatario della merce sul documento valutario e sulla fattura vistati dall'IGE.

Istruzioni dettagliate, sia per quanto

riguarda l'apposizione del visto da parte dell'IGE, sia per quanto concerne il regolamento dei pagamenti saranno emanate rispettivamente dall'Istituto Nazionale per il Commercio Estero ai propri Uffici periferici e dall'Ufficio Italiano dei Cambi alle Banche.

Le disposizioni della presente circolare sono entrate in vigore a partire dal 21 maggio.

Resta naturalmente inteso che le disposizioni di cui sopra non si applicano alle forniture di prodotti ortofrutticoli destinate alle Forze Armate Alleate di stanza in Germania.

### Germania Orientale - Compensazione globale

Il Ministero per il Commercio con l'Estero ha approvato una lunga lista di compensazione globale con la Germania Orientale, in cui, oltre a numerosi prodotti dell'industria e dell'artigianato, figurano alla importazione italiana i seguenti: malto e luppolo per 400.000 dollari; patate da semina e da consumo per 350.000; fecola di patate 300.000; sali potassici 1.100.000; semi di barbabietole 500.000; zucchero, in temporanea, 300.000; alcool, in temporanea, 30.000.

All'esportazione italiana sono, tra l'altro, ammessi: prodotti ortofrutticoli per 2.400.000 dollari; agrumi per 1 milione; frutta secca 300.000; cedri in salamoia e altra frutta in acqua salata 100.000; pasta e succhi di agrumi 150 mila; polpa, purea e succhi di frutta 200.000; vini, vermouth e liquori 300 mila; conserve di pesce e pomodoro, salumi e formaggi 600.000; filati di canapa 100.000; sementi da orto e da prato 50.000; foglie di alloro e di erboristeria 50.000; steli di saggina 25.000; sughero 100.000; estratti tannici di castagno e di sommacco 300.000; prodotti chimici, tra cui acido citrico-tartarico 1.300.000.

### Grecia - Norme di applicazione dell'accordo commerciale

Il Ministero del Commercio Estero comunica quanto segue:

Si fa seguito alle circolari n. 803981 e n. 806527, rispettivamente del 23 febbraio e 27 marzo u. s., concernenti il regime d'importazione ellenico, per comunicare con la presente, per opportuna conoscenza delle categorie e dei ceti interessati, le modifiche e variazioni apportate da parte delle Autorità elleniche.

1) - A partire dal 18 aprile 1953 è consentita la libera importazione, senza restrizioni quantitative e qualitative, di tutte le merci — comprese o no nel Programma Generale d'Importazione — previo controllo dei prezzi, ad eccezione delle seguenti (è indicato il numero della tariffa doganale greca):

- 37/i - Pelli di rettili
- 43 - Pellicce, pelli per pellicce, pellicce

cerie (eccetto ritagli di pellicce della voce doganale 43/e)

58/j - Pietre preziose  
80/b9, 84/f - Coltelli, cucchiari e forchette, dorati e argentati, compresi i vassoi di oro e argento

126, 127 - Argento ed articoli di argento

128, 129, 130 - Oro, articoli d'oro e gioielli in oro

138/a- 1,2 e 1-2 - Orologi da polso e da tasca e casse per orologi in oro o in argento

162, 164, 165, 166/b c, d, e - Profumi e prodotti di profumeria

245, 255 - Tessuti ed articoli di seta naturale

266/c - Autovetture da turismo di un valore superiore a doll. 1.800 fob  
266/c' - Autovetture da turismo trasformabili.

Inoltre, l'importazione dei macchinari in genere e delle loro parti continua ad essere subordinata all'autorizzazione del Consiglio per l'Industria, mentre l'importazione dei prodotti petroliferi resta soggetta al sistema delle licenze generali accordate a specifici importatori.

2) - Procedura d'importazione.

Le importazioni delle merci liberate si effettua in base alla procedura C-1/E-2.

Le banche intermediarie provvederanno all'apertura dei crediti solo in base alle fatture pro-forma approvate e vistate dai competenti servizi « Controllo Fatture ».

La procedura C-1/E-1 s'intende abolita.

### Norvegia - Nuovo accordo commerciale

In data 20 aprile 1953 sono stati firmati a Roma tra l'Italia e la Norvegia un Accordo commerciale e un Protocollo di firma in sostituzione dell'Accordo scaduto il 31 marzo u. s.

Detto Accordo, messo in applicazione con effetto retroattivo a partire dal 1. aprile 1953, sarà valido fino al 31 marzo 1954.

All'Accordo commerciale sono ammesse quattro Liste:

Lista A - comprendente le merci italiane la cui importazione in Norvegia non è stata liberata nel quadro OECE né sottoposta al sistema dei contingenti globali.

Lista B - comprendente le merci norvegesi la cui importazione in Italia non è stata liberata nel quadro OECE.

Lista C - comprendente gli impegni di autorizzare l'esportazione di determinati prodotti italiani verso la Norvegia di libera importazione in quel Paese.

Lista D - comprendente gli impegni di autorizzare l'esportazione di determinati prodotti norvegesi verso l'Italia, prodotti previsti dalle nostre misure di liberazione OECE.

Il regolamento degli scambi commerciali tra i due Paesi continuerà esclusi-

vamente attraverso un conto di compensazione generale (clearing) in conformità dell'Accordo di Pagamenti firmato ad Oslo il 22 gennaio 1951.

I contingenti di importazione e di esportazione — sottoposti in base a quanto disposto dalla presente circolare al regime della licenza ministeriale — saranno messi in distribuzione in quote semestrali, eccezion fatta per i prodotti aventi un carattere stagionale e per il riso, l'esportazione del quale, come è noto, è sottoposta a particolare disciplina.

Le domande di importazione e di esportazione, redatte in conformità delle norme generali in vigore, (Circolare n. 422801/54 del 21 gennaio c. a.), dovranno essere indirizzate al Ministero del Commercio con l'Estero - D. G. Importazioni, Esportazioni. Le domande dovranno essere accompagnate da idonea documentazione atta a comprovare che si tratti di operazioni concrete.

Le domande saranno esaminate man mano che perverranno al Ministero per il Commercio Estero a partire dal 20 maggio 1953 per il 1. semestre e dal 1. ottobre 1953 per il 2. semestre. Le domande stesse dovranno portare l'indicazione del semestre cui si riferiscono.

Le domande presentate in data anteriore a quella della presente Circolare non saranno prese in esame. Le domande non accolte a valere sulla quota del 1. semestre non saranno ritenute valide per partecipare alla distribuzione della quota relativa al secondo semestre e si intenderanno pertanto decadute.

Le licenze di importazione e di esportazione godranno di una validità di mesi quattro.

Nell'esame delle eventuali domande di proroga delle licenze di importazione e di esportazione sarà tenuto conto dei motivi che hanno causato il mancato utilizzo nel periodo di validità della autorizzazione.

Sarà opportuno che gli esportatori nazionali, prima di dare corso alla spedizione delle merci, si accertino nel loro interesse, che gli acquirenti norvegesi abbiano ottenuto dalle competenti Autorità del loro Paese la relativa licenza di importazione, ove si tratti di prodotti vincolati a tale regime.

E' appena il caso di ricordare la convenienza per le ditte interessate di ottenere la necessaria autorizzazione alla importazione prima di dare disposizioni ai propri fornitori per l'invio della merce, dovendosi considerare disposte, in caso contrario ad assumere ogni rischio e pericolo derivante dal loro comportamento.

### Paraguay - Vincolate a licenza le merci in importazione

Il Ministero del Commercio Estero comunica quanto segue:

Per ragioni connesse con l'andamento degli scambi commerciali fra l'Ita-

lia e il Paraguay questo Ministero è venuto nella determinazione di adottare le seguenti disposizioni che integrano le norme di applicazione dell'Accordo commerciale e di pagamenti italo-paraguayano del 24 aprile 1952, emanate con circolare n. 511488 del 19 maggio 1952:

1.) — l'importazione in Italia di tutti i prodotti paraguayani compresi e non compresi nell'apposita lista annessa all'Accordo commerciale, viene vincolata a licenza ministeriale;

2.) — per quanto concerne l'esportazione verso il Paraguay dei prodotti italiani previsti e non previsti dall'ap-

posita lista annessa all'Accordo commerciale, la stessa continuerà ad essere consentita direttamente dalle Dogane sulla base delle norme vigenti e cioè con l'osservanza delle prescrizioni e delle eccezioni fissate dalla Tabella Export (parte B), attualmente in vigore, nonché delle successive modifiche che intervenissero.

Le domande relative all'importazione dei prodotti paraguayani, redatte nella forma consueta, dovranno essere inoltrate alla Direzione Generale Importazioni Esportazioni di questo Ministero e verranno esaminate man mano che perverranno.

vincia di Verona. Le ciliege che saranno sbarcate in Gran Bretagna dal 19 al 31 maggio dovranno essere accompagnate da un certificato del Servizio fitopatologico italiano attestante che i carichi sono composti di frutta prodotte nell'Emilia e nella provincia di Verona. Dopo il 31 maggio le ciliege italiane, qualunque sia la loro provenienza, non saranno ammesse in Gran Bretagna.

### Olio combustibile - Importazione dall'area della sterlina

Il Ministero delle Finanze, poiché l'importazione dall'area della sterlina, con regolamento in lire sterline, sia dell'olio di petrolio greggio, sia dell'olio combustibile, è già ammessa direttamente dalle Dogane, ha autorizzato le Dogane ad ammettere direttamente anche l'importazione definitiva dell'olio combustibile ottenuto dalla lavorazione dei greggi, temporaneamente importati dall'area della sterlina e pagati in lire sterline.

Naturalmente, la nazionalizzazione delle partite di olio combustibile, destinate al consumo interno, è subordinata alla presentazione dei « buoni », rilasciati dal Ministero per l'Industria.

### Olio d'oliva - Licenze concesse

In questi giorni sono state concesse dal Mincomes numerose licenze per esportazione di olio di oliva sia verso l'area del dollaro che verso l'area della sterlina (oltre 150 tonn. verso gli U. S. A., 150 verso l'Uruguay e oltre 200 verso l'area della sterlina).

La ripartizione del contingente di olio d'oliva verso il Giappone (terzo e quarto trimestre dell'accordo di clearing), sarà anticipata ed è già in corso il rilascio delle relative licenze.

### Pelli bovine - Esportazione

Il Ministero del Commercio con l'Estero comunica che, d'intesa con gli enti interessati è venuta nella determinazione di interessare il Ministero delle Finanze perché autorizzi le seguenti Dogane a consentire direttamente l'esportazione dei quantitativi di fianchi di pelli grezze bovine di peso inferiore ai Kg. 10 per paio al lato di ciascuna di esse indicati:

Dogane di	Tonn. 100
Chiasso	» 100
» Pontebba	» 100
» Brennero	» 150
» Firenze	» 50

Al riguardo saranno osservate le seguenti modalità di pagamento:

a) regolamento in lire sterline verso la Gran Bretagna e gli altri Paesi dell'area della sterlina secondo quanto indicato dalle disposizioni finora impartite;

b) regolamento in clearing verso i Paesi con i quali vigono accordi com-

## Settori merceologici

### Bestiame - Importazione dalla Danimarca

In relazione all'ordinanza del febbraio scorso con la quale è stata vietata l'importazione di ruminanti, suini e loro carni fresche, refrigerate o congelate, dai Paesi europei, a causa dell'afra epizootica l'Alto Commissariato per l'Igiene ha ora revocato tale divieto nei confronti della Danimarca.

Peraltro, l'importazione dei ruminanti e dei suini da tale mercato rimane subordinata alla preventiva autorizzazione ministeriale.

### Cacao - Importazione temporanea

Il Ministro delle Finanze, in adesione a quanto richiesto dal Ministero dell'Industria, ha autorizzato le dogane ad ammettere, d'ora innanzi, allo scarico di bollette d'importazione temporanea, il cacao in polvere con tenore di sostanze grasse inferiore al 20 per cento.

Allo scopo di assicurare la riesportazione delle polveri che, così lavorate, non hanno le caratteristiche prescritte dalla legge 9 aprile 1931, n. 916, per il consumo nel territorio nazionale, dovranno essere adottate speciali misure ad integrazione di quelle che regolano attualmente l'agevolezza. Pertanto, gli operatori, all'atto della importazione temporanea, dovranno dichiarare che intendono eseguire la produzione di polveri di cacao magre. Ai fini di un agevole controllo da parte della dogana, dovrà essere tenuto un registro di carico e scarico dal quale si possa dedurre il movimento della materia prima importata, il passaggio di essa alla lavorazione e la quantità dei prodotti ottenuti. La polvere magra, in attesa della riesportazione, sarà custodita in speciali locali. Lo scarico delle bollette avverrà in base ai risultati degli accertamenti analitici e alle norme legislative che disciplinano la importazione temporanea di cacao.

Resta, poi, inteso che non potrà essere consentita la nazionalizzazione né la

reintroduzione delle polveri magre per il divieto, stabilito dalla surrichiamata Legge 9 aprile 1931, n. 916, di porre in commercio, nel territorio nazionale, cacao in polvere con tenore in sostanze grasse inferiore al 20 per cento.

### Carte veline - Importazione

Il Ministero delle Finanze, rispondendo al quesito posto da una Dogana, ha precisato che, con la legge 19 maggio 1950, n. 356, è stata data facoltà all'Amministrazione dei Monopoli di prescrivere che possano essere messe in commercio, e quindi anche ammesse alla importazione, carte veline di peso inferiore a gr. 30 per mq., soltanto se contengano almeno il 60 per cento di cellulosa, oltre a sostanze atte ad evitarne l'impiego nella confezione di cartine per sigarette.

Le Dogane, pertanto, potranno consentire l'importazione di carte veline, anche di peso inferiore a gr. 30 per mq., quando queste rispondano alle condizioni prescritte dalla legge sopracitata.

Nei casi dubbi e, cioè, quando si abbia ragione di ritenere che le carte veline di peso inferiore a gr. 30 per metro quadrato possano essere atte alla fabbricazione di cartine per sigarette, un campione delle medesime sarà inviato dalla Dogana alla Direzione Generale dei Monopoli di Stato, la quale farà conoscere se si possa o meno dare corso alla importazione.

### Ciliege - Importazione in Gran Bretagna

È stato pubblicato in Gran Bretagna il « Cherries Order » 1953 con il quale viene regolata l'importazione delle ciliege delle varie provenienze europee.

Per quanto riguarda il prodotto italiano, il termine di sdoganamento è stato fissato, analogamente allo scorso anno, al 18 maggio per le ciliege di tutte le provenienze ed al 31 maggio per quelle originarie dell'Emilia e della pro-

merciali prevedenti tale forma di pagamento per i quali si applica la Tabella Export.

### Pesce fresco - Importazione dalla Jugoslavia

Il Ministero del Commercio con l'Estero ha testè disposto che la facoltà concessa alle Dogane di autorizzare direttamente l'importazione di pesce fresco dalla Jugoslavia, sia limitata, per quote eguali, alle sole Dogane di Venezia, Rimini, Ancona, San Benedetto del Tronto e Bari.

Come noto il vigente accordo commerciale Italo-Jugoslavo prevede un contingente di importazione di pesce fresco di tonn. 3.000 annue e pertanto attraverso ciascuna delle Dogane suddette potranno essere importate fino a 600 tonn. di pesce fresco.

### Petrolio - Esportazione dall'Irak

Il Governo irakeno ha reso noto le condizioni alle quali l'Irak effettuerà la cessione all'estero dei quantitativi di petrolio che tale Paese può destinare all'esportazione. Tale esportazione riguarda il petrolio grezzo che verrà prodotto durante il 1954 dai giacimenti di Kirkuk, Ain Zalah e Zubair. Complessivamente, si prevede una disponibilità di 3 milioni 412.500 tonn. Le offerte degli acquirenti stranieri, eventualmente interessati ad acquistare quantitativi di petrolio irakeno facenti parte della suddetta produzione, dovranno essere inoltrate entro il 31 maggio prossimo. Gli acquirenti dovranno indicare la quantità di petrolio che intendono acquistare, i prezzi offerti per tonnellata di olio grezzo fob porto terminale e la valuta con la quale si intende effettuare il pagamento; la preferenza sarà data a coloro che effettueranno il pagamento in valuta forte. Dovrà, inoltre, essere presentata una garanzia bancaria fino all'ammontare dell'1% del valore del petrolio grezzo da acquistare; detta garanzia dovrà essere valida fino al 31 luglio 1953. Il Governo irakeno notificherà all'acquirente, prima del 15 luglio 1953 se la sua offerta è stata accettata. In caso affermativo, l'acquirente dovrà predisporre, prima del 31 luglio successivo, l'istituzione di una lettera di credito confermata e irrevocabile presso una Banca di gradimento del Governo. Tale credito dovrà essere pari all'ammontare del petrolio grezzo da acquistare. Verranno prese in considerazione offerte per l'acquisto di petrolio grezzo irakeno relative a periodi eccedenti un anno.

### Riso - Esportazione a dogana

Con circolare n. 40 del 4 maggio, l'Ente nazionale risi ha informato che, a seguito delle disposizioni del Ministero del Commercio con l'Estero, sono noti in distribuzione i seguenti contingenti

di esportazione a dogana di riso e rotture:

Riso: Africa occ. francese, Q.li 2.468 (col 50% di rotture); Algeria, Q.li 362; Camerum, Q.li 10.000 (col 50% di rotture); Tunisia, Q.li 1.750.

Rotture di riso: Unione Francese, Q.li 15.000.

### Vini - Esportazione verso la Germania Occidentale

Il Ministero del Commercio Estero comunica quanto segue:

Si fa seguito alla Circolare n. 809700 del 6 maggio u. s. contenente le norme di applicazione dell'Accordo commerciale tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Federale di Germania firmato il 23 aprile 1953.

Detto Accordo prevede, tra l'altro, un contingente di esportazione verso la Germania occidentale di vini e vermouth per 5 milioni di dollari.

Come è noto, l'esportazione vinicola verso la Repubblica federale è regolata dall'Accordo addizionale italo-germanico per l'analisi ed il controllo dei vini e dei vermouth del 20 marzo 1952, che prevede il riconoscimento dei certificati di analisi italiani da parte germanica e le norme dettagliate che devono essere osservate da parte italiana per il rilascio dei certificati stessi.

Considerate le particolari esigenze derivanti dall'applicazione di detto Accor-

do e tenuta presente la necessità di eliminare taluni inconvenienti che si sono verificati in passato all'atto dello sdoganamento dei nostri vini in Germania, con grave danno per gli operatori dei due Paesi, si è ravvisata l'opportunità di coordinare i controlli sulla esportazione vinicola verso tale destinazione.

Questo Ministero ha pertanto stabilito che gli accertamenti qualitativi effettuati dai Laboratori ufficiali di analisi, per i quali il Ministero Agricoltura e Foreste ha già preso delle iniziative onde rafforzarne l'efficacia, vengano affiancati da un esame di tutta la documentazione che accompagna le spedizioni affinché possa essere verificata la rispondenza tra gli elementi qualitativi indicati nei documenti commerciali e quelli analitici e organolettici riportati nei certificati di analisi.

Tale esame, che consentirà, tra l'altro, di seguire con particolare attenzione l'andamento delle esportazioni dei vini in Germania, verrà effettuato mediante l'apposizione di un visto da parte dell'Istituto Nazionale per il Commercio Estero (I.C.E.) sulla documentazione valutaria e relative fatture per tutte le partite di vini e vermouth (voci della tariffa doganale italiana: 196, 197, 198), dirette verso la Germania occidentale.

Le disposizioni della presente Circolare sono entrate in vigore a partire dal 21 maggio c. a.

## Legislazione doganale e valutaria

### Bunkeraggi - Nuove norme ministeriali

In seguito a disposizioni diramate dal Ministero delle Finanze per facilitare soprattutto le operazioni di bunkeraggio effettuate dalle aziende petrolifere per conto delle committenti estere, i prodotti ottenuti dalla lavorazione in temporanea importazione di olii di petrolio greggio possono essere immessi, come è noto, in consumo in sostituzione di eguali quantità di prodotti nazionali precedentemente imbarcati per bunkeraggio, oppure possono essere introdotti in depositi costieri o doganali per essere considerati, sotto il profilo valutario, alla stregua dei prodotti in transito, in quanto acquistati dalle stesse aziende estere per conto delle quali si effettuano i bunkeraggi.

Poichè, ai fini statistici, non sempre le rilevazioni degli uffici doganali rispecchiano la situazione, in quanto fanno risultare operazioni di transito, di spedizione e immissione in consumo di quantità e qualità di prodotti finiti (in specie olio combustibile e gasolio) senza tener conto della provenienza dei prodotti stessi della lavorazione del

greggio in temporanea importazione, il Ministero ha diramato ora norme ai dipendenti uffici doganali per normalizzare il servizio di cui si tratta. All'uopo, sono state prescritte, soprattutto, speciali scritture e stampigliature da opporsi su tutti i documenti relativi ai prodotti di cui si tratta, a cura delle raffinerie o dei gestori dei depositi costieri o doganali, nonché a cura degli uffici doganali sui registri di deposito.

### Commercio di transito Nuove disposizioni

L'Ufficio Italiano dei Cambi ha diramato la seguente circolare, in data 27 aprile u. s.:

Il Ministero del Commercio con l'Estero, allo scopo di uniformare la procedura valutaria delle operazioni di transito — effettuate sia da ditte titolari di « conto autorizzato in valuta », sia da transitari occasionali — a quelle dell'esportazione delle merci comprese nella parte « A » della Tabella Export, è venuto nelle seguenti determinazioni:

1) Gli operatori che siano titolari di

« conto autorizzato in valuta per il commercio di transito », prima di procedere all'acquisto all'estero di merci comprese nella parte « A » della predetta Tabella, indipendentemente dal fatto che le merci stesse tocchino o meno il territorio nazionale, devono inoltrare richiesta di autorizzazione in duplice copia diretta alla Direzione generale per le Valute del suddetto Ministero a tramite della Rappresentanza dell'Ufficio territorialmente competente, indicando: quantità, natura e valore della merce;

voce della tariffa doganale;

Paese di provenienza e cognome e nome o ragione sociale e indirizzo del fornitore estero;

Paese di destinazione e cognome e nome o ragione sociale e indirizzo dell'acquirente estero;

se la merce è in transito effettivo per l'Italia.

Quando l'operazione sia autorizzata, una copia della richiesta, munita di firma e timbro a calendario della Rappresentanza, è restituita all'operatore perché la presenti alla banca detentrica del « conto autorizzato in valuta » la quale ne riporta gli estremi nelle scritture del conto stesso nonché sulle dichiarazioni di cui alla nostra Circolare n. 65200 del 9 giugno 1952. In difetto di tale autorizzazione le banche non consentiranno alcun utilizzo delle disponibilità di conti autorizzati in valuta per il « commercio di transito » esistenti presso di esse, in dipendenza di acquisti all'estero di merci che risultino comprese nella parte « A » della Tabella Export e di conseguenza non visteranno le dichiarazioni predette.

2) Analoga procedura deve essere osservata per le operazioni di acquisto, fatte in nome proprio da transitori occasionali che non siano titolari di conto autorizzato, di merci estere comprese nella parte « A » della Tabella Export con pagamento differito da effettuarsi col ricanco della loro vendita all'estero, siano i fondi di copertura provvisti presso banca italiana o presso banca estera, operazioni di cui alla lettera C punto 6) del Cap. I. - Parte terza (pag. 63) delle « Disposizioni concernenti gli scambi con l'estero e loro regolamento » emanate dal Ministero del Commercio con l'Estero in data 15 gennaio c. a.; in tale caso gli estremi della autorizzazione concessa tramite la Rappresentanza come sopra specificato saranno annotati dalla banca prescelta dall'operatore sul Mod. A Export all'atto del relativo rilascio.

3) Inoltre, il predetto Ministero ha disposto che anche per le rispeditizioni di merci in transito che non comportano alcun movimento valutario e per le rispeditizioni all'origine di merci giacenti in dogana per contestazioni, impossibilità di pagamento, ecc., di cui ai punti rispettivamente 13 e 14) della lettera A) Cap. I. - Parte terza (pag. 59) delle predette disposizioni ministeriali, siano inoltrate analoghe richieste di au-

torizzazione alla Rappresentanza competente dell'Ufficio per ottenere l'emissione da parte di questa in caso di accoglimento del prescritto Mod. A Export-Ra.

Le disposizioni di cui sopra non si applicano alle provviste di bordo e ai bunkeraggi i quali continueranno ad essere effettuati sotto vigilanza doganale nei limiti dello stretto fabbisogno dei mezzi da rifornire, con l'osservanza delle norme vigenti in materia.

### Fidejussioni - Loro validità

L'Ufficio Italiano dei cambi ha precisato che, secondo quanto disposto dal Ministero del Commercio Estero, le banche possono rilasciare le garanzie per le operazioni relative a merci considerate « a licenza » con validità anche oltre il termine delle licenze stesse, quando all'esame del contratto stipulato dalla ditta italiana esportatrice con l'importatrice estera risulti che, per la particolare qualità della merce da fornire, l'espletamento della fornitura è previsto in un lungo periodo di tempo e che l'accettazione della merce da parte dell'estero è soggetta a fornitura ultimata, a speciali accertamenti di carattere tecnico.

Per quanto concerne in particolare le fidejussioni da rilasciare per garantire il buon esito delle forniture la suddetta facoltà è subordinata alla condizione che nella lettera di garanzia sia specificatamente prevista l'eventuale mancata proroga della autorizzazione ministeriale alla esportazione, tra le cause di forza maggiore che non produrrebbero l'operatività della fidejussione stessa.

### Investimenti esteri in Italia

Al fine di facilitare gli investimenti di capitali esteri in Italia, il Ministero del Commercio con l'Estero è venuto nella determinazione di snellire la procedura finora seguita, demandando all'U.I.C. l'esame delle richieste di autorizzazione a ricevere, entro il limite di 10 milioni di lire per ciascuna operazione, i trasferimenti di detti capitali da parte di persone sia fisiche che giuridiche residenti in Paesi membri dell'U.E.P. e relative zone monetarie, nei modi consentiti dai rispettivi accordi di pagamento.

Pertanto le banche devono inoltrare tali richieste, debitamente documentate all'U.I.C.

Ove gli investimenti non abbiano immediatamente luogo, dopo la relativa autorizzazione, le somme suddette devono essere accreditate in « conti esteri » con la qualifica spettante al Paese di provenienza e possono essere utilizzate anche nelle altre forme previste per tale categoria di conti.

Il Ministero si è anche riservato di esaminare richieste di importo eccedente il suddetto limite, che saranno inoltrate per il tramite dell'U.I.C. stesso.

### Oggetti ricordo - Esportazione da parte di turisti provenienti da lontani Paesi d'oltremare

Come è noto, in applicazione di una decisione adottata dal Consiglio dell'O.E.C.E., sono attualmente consentite a favore dei turisti provenienti da lontani Paesi d'oltremare particolari agevolazioni doganali fra le quali è compresa anche quella di esportare, senza licenza e senza formalità valutarie, « Souvenir de voyage » nel limite di un valore massimo in lire italiane corrispondente a dollari 400; limite che, fino al 31 dicembre 1953, è stato portato a dollari 500.

In base a quanto disposto dalla circolare base UDG Protocollo n. 1469 del 27 agosto 1949 e dalle successive ad essa riferentesi, tale agevolazione si rende applicabile soltanto nel caso in cui gli oggetti da esportare siano portati al proprio seguito dal turista.

Si è dovuto constatare, peraltro, che con ciò si è venuta a limitare notevolmente la portata della facilitazione, in quanto i turisti, per ovvie ragioni di comodità, non gradiscono di aumentare, in volume e peso, il proprio bagaglio, e rinunciano d'altra parte ad effettuare la spedizione dei propri acquisti, in quanto dovrebbero seguire le procedure vigenti ai fini dei divieti che, per quanto semplici, comportano adempimenti non agevoli per lo straniero.

Tenuto conto di tale situazione di cose è dell'interesse che riveste la questione per le categorie artigianali, si è determinato, d'intesa con le altre Amministrazioni interessate, di superare le difficoltà in atto, consentendo a decorrere dal 15 maggio, l'esportazione con procedura agevolata, senza licenza e senza formalità valutarie, di oggetti di ricordo e di prodotti dell'artigianato, acquistati in Italia da turisti provenienti da lontani Paesi d'oltremare che siano spediti in detti Paesi a cura o degli stessi turisti o dalle ditte presso le quali essi ne hanno effettuato l'acquisto.

Per l'applicazione di tale agevolazione, che ha carattere sperimentale e resterà in vigore fino al 31 dicembre 1953, dovranno essere osservate le seguenti norme:

- 1) ciascuna spedizione non potrà superare il valore massimo di Lit. 100.000 (centomila).
- 2) la spedizione dovrà risultare effettuata da o per conto di persona residente in un lontano Paese d'oltremare con destinazione al proprio indirizzo od a quello di altra persona fisica parimenti residente in lontano Paese d'oltremare.

Si ricorda ad ogni buon fine, che si considerano lontani Paesi d'oltremare tutti i Paesi ad esclusione di quelli europei e di quelli del bacino del Mediterraneo.

- 3) la spedizione è ammessa per mezzo di pacco postale o ferroviario;
  - 4) i pacchi potranno essere accettati per la spedizione da qualsiasi ufficio postale o agenzia ferroviaria prescindendo dalla preventiva visita doganale, a condizione che la ditta o il turista presentino una *dichiarazione di vendita* in duplice copia conforme al modello allegato alla presente circolare;
  - 5) gli uffici postali e le agenzie ferroviarie che hanno accettato le spedizioni tratteranno per le loro esigenze una copia della suddetta *dichiarazione di vendita* e inoltreranno i pacchi per la verifica alle dogane appresso indicate facendoli scortare dal documento di trasporto e dall'altra copia della dichiarazione;
  - 6) la verifica dei pacchi sarà eseguita:
    - per le spedizioni a mezzo pacco postale: dalle dogane di Genova, Napoli, Ventimiglia, Modane, Domodossola e Chiasso;
    - per i trasporti effettuati dalle Ferrovie dello Stato in servizio cumulativo con le Poste svizzere: dalle dogane di Chiasso, Luino e Domodossola;
  - 7) le suddette dogane, eseguita la verifica, annercheranno la copia della dichiarazione di vendita alla matrice della bonetta di esportazione;
  - 8) potranno ammettersi all'esportazione soltanto gli oggetti compresi nelle seguenti categorie:
    - Giocattoli
    - Ceramiche e porcellane
    - Lavori di alabastro, marmo e affini
    - Lavori di legno
    - Lavori di intreccio
    - Lavori di metalli comuni (rame sbalzato, ferrobattuto, conche ed anfore in rame battuto ecc.)
    - Lavori di pelle, di cuoio e di pergamena
    - Lavori in plexiglas
    - Strumenti musicali
    - Lavori di vetro e cristallo (comprese le conterie)
    - Oggetti decorativi in corno, osso ed avorio
    - Oggetti religiosi
    - Bigiotteria
    - Oggetti di corallo, madreperla, conchiglia e tartaruga
    - Cammei e pietre dure lavorate
    - Lavori in filigrana d'argento
    - Pipe
    - Fiori artificiali
    - Ricami e merletti
    - Oggetti di abbigliamento
    - Biancheria da tavola e da letto
    - Tappeti, arazzi e tagli di tessuti fatti a mano
    - Libri in edizione artistica
    - Riproduzioni fotografiche e foto meccaniche e di opere d'arte
    - Opere d'arte contemporanea.
- Tranne la eccezione prevista per i lavori in filigrana d'argento, dalle predette categorie merceologiche devono

intendersi comunque esclusi i lavori di metalli preziosi e quelli contenenti gemme, perle fini o coltivate, nonché gli oggetti d'arte e di antichità di cui alla legge 1. giugno 1939, n. 1089 sulla tutela delle cose di interesse artistico-storico (Appendice CXXVII alla tariffa dei dazi doganali).

Per l'esportazione delle opere d'arte contemporanea dovrà essere prodotto il prescritto nulla osta del competente «Ufficio di Esportazione di Oggetti di Arte e di Antichità»;

9) all'esportazione facilitata, di cui alla presente circolare, non potranno ovviamente essere ammesse quelle spedizioni per le quali venga richiesta la restituzione di diritti.

Ogni tentativo di abuso dovrà essere prontamente segnalato a questo Ministero da parte delle Dogane interessate, ed entro il 30 ottobre 1953 le Dogane abilitate a consentire le esportazioni di cui trattasi riferiranno sulla entità delle operazioni che fino a tale data saranno state consentite.

#### DICHIARAZIONE DI VENDITA

*Vendita di oggetti di ricordo (souvenirs de voyage) a turisti provenienti da lontani Paesi d'oltremare.*

La Ditta sottoscritta dichiara, sotto la propria responsabilità, che il giorno . . . . . ha venduto a (cognome e nome dell'acquirente) . . . . . cittadino (nazionalità) . . . . . residente (residenza all'estero) . . . . . passaporto n. . . . . i seguenti oggetti ricordo (souvenirs de voyage): . . . . . (descrizione dettagliata degli oggetti venduti e prezzo di vendita di ogni articolo) per l'importo globale di Lit. . . . . che è stato versato all'atto dell'acquisto.

Gli oggetti suindicati sono spediti a cura (dell'acquirente o di questa ditta) . . . . . (cognome e nome del destinatario e suo indirizzo completo)

In conformità a quanto disposto dalla circolare del Ministero delle Finanze - Direzione Generale Dogane, Prot. 1186 del 2 maggio 1953, la presente dichiarazione è redatta in due esemplari e sarà usata esclusivamente per ottenere la esportazione degli oggetti sopra descritti senza licenza e senza formalità valutarie

(firma e timbro della ditta venditrice)

#### Austria - Svalutazione dello scellino

Il Governo austriaco ha fissato oggi che il nuovo cambio della sua valuta sia di 26 scellini per un dollaro ed ha abolito il secondo cambio che era di 21,30 e veniva usato per il commercio estero.

Negli ambienti governativi si è appreso che la svalutazione dello scellino per il commercio estero mira ad incoraggiare le esportazioni ed a contrarre le importazioni.

#### Bolivia - Svalutazione monetaria

Il Fondo monetario internazionale annuncia che la Bolivia ha svalutato la propria moneta nazionale portandola da 60 a 190 bolivars per un dollaro americano. Si apprende inoltre che il Governo boliviano ha deciso l'abolizione delle restrizioni monetarie e commerciali. Il fondo monetario internazionale ha concesso alla Bolivia un prestito di 2,5 milioni di dollari allo scopo di facilitare la transazione fra la vecchia e la nuova moneta.

Si lascia intendere che la svalutazione del «Bolivar» è, in parte, conseguenza del forte ribasso del prezzo dello stagno.

#### Francia - Nuova parità con la piastra indocinese

Con riferimento all'Allegato 1, IV settore, della Circolare «Francia» n. 15 dell'8 maggio 1950, l'Ufficio Italiano di Cambi comunica che, a partire dall'11 maggio il cambio della piastra indocinese (Indocina Francese: Cocincina, Cambogia, Annam, Tonchino) è stato fissato in: una piastra = 10 Frs. metropolitani.

#### Giappone - Commercio estero

Un bollettino ufficiale, emesso dal Ministero giapponese del Commercio, annuncia l'abolizione delle restrizioni imposte sul commercio estero in valuta inglese con i Paesi non appartenenti all'area della sterlina. Tali scambi non erano stati permessi, finora, — com'è noto — se non previa speciale autorizzazione.

La nuova disposizione faciliterà notevolmente gli scambi con i Paesi suddetti quali la Cina Comunista, l'Unione Sovietica, l'Egitto, la Spagna, la Norvegia, l'Uruguay, il Perù, l'Arabia Saudita, la Turchia e la Grecia. Esportazioni contro pagamento in sterline saranno quindi, permesse verso i Paesi non appartenenti all'area della sterlina ad eccezione di quelli aventi «conti liberi in dollari» e ad eccezione di quelli appartenenti all'area monetaria belga, della Svizzera, del Lichtenstein, dell'Iran, dell'Ungheria, di Israele. Saranno, invece, ammesse esportazioni contro sterline verso l'Iran, previa autorizzazione del Ministero.

Le importazioni contro pagamento in sterline saranno permesse dai Paesi non appartenenti a quell'area ad eccezione della Somalia francese, del Libano, della Siria e di Tangeri, dell'area monetaria del franco belga, dell'Iran, dell'Italia, del Portogallo, della Svizzera e Lichtenstein, e dell'Ungheria, in casi speciali e previa autorizzazione, potranno essere permesse dall'Iran e dall'area monetaria portoghese.

La decisione è stata resa possibile in seguito ai recenti accordi tecnici intervenuti con le Autorità britanniche a Londra.

### Svezia - Abolizione restrizioni alle importazioni alimentari

In seguito alla situazione creatasi nella produzione locale, il Governo svedese ha abolito, con effetto immediato, le restrizioni vigenti sulle importazioni di commestibili per oltre 1/3 del fabbisogno nazionale. Il Ministero dell'agricoltura ha comunicato inoltre che saranno immediatamente concesse licenze d'importazione ad ogni ditta privata che intenda ottenerla, specie per carne fresca, farina, margarina, cioccolato, carne conservata, frutta in scatola e prodotti ortofrutticoli, nonché per lieviti da panificazione.

### Svizzera - Regolamento doganale per le merci in transito dall'Italia

Il Ministero delle Finanze ha disposto che, per le merci in uscita dall'Italia, in transito, in riesportazione o in esportazione, con restituzione di diritti o abbuono di imposte, non sia richiesta l'attestazione di «visto entrare» da parte della dogana svizzera sulle bollette che scortano le merci stesse, attestazione prescritta, com'è noto, dall'art.

17 della Convenzione 15 dicembre 1882, tra i due Paesi.

Viene, in tal modo, resa definitiva la disposizione, già adottata in via sperimentale nella scorsa estate, che è giustificata dalla scarsa rilevanza del «visto» per l'uscita delle merci dalla Dogana e dalla Guardia di finanza, come del resto avviene per le merci in uscita per via mare. Il Ministero ha inteso di conseguire, in tal modo, una notevole semplificazione di servizio, rendendo più sollecito il perfezionamento dei documenti doganali ed evitando la loro possibile dispersione, mentre ha potuto escludere la possibilità di inconvenienti o di pericolo per l'Amministrazione, poiché i servizi di vigilanza e di riscontro danno pieno affidamento dell'effettiva uscita delle merci dal territorio nazionale.

Il periodo di esperimento stabilito è trascorso senza alcun inconveniente e con soddisfacenti risultati, dato il rilevantissimo numero di documenti che avrebbero dovuto essere muniti del visto. Di qui la disposizione definitiva in attesa di provvedere, in sede di revisione del regolamento doganale, alla modificazione di quanto è disposto dagli articoli 208, secondo e terzo comma, e 262, ultimo comma, di detto regolamento, e dall'art. 12, sesto comma, del

regolamento sulle importazioni ed esportazioni temporanee, per quanto concerne l'osservanza della norma stabilita dall'art. 17 della sopra richiamata Convenzione italo-svizzera.

### Borsa compensazioni a Roma

La Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Roma ha comunicato che con decorrenza dal 9 maggio c. a. ogni sabato di ciascuna settimana si terranno dalle ore 9,30 alle ore 12,30 presso i propri locali della Borsa Merci in Roma, Viale Gialli, 6 le riunioni della «Borsa compensazioni», istituita allo scopo di agevolare la ricerca di controparte per la conclusione di affari in compensazione, reciprocità ed abbinamento.

Tutti gli operatori con l'Estero che desiderino partecipare a tali riunioni per la ricerca di controparte sono invitati a far pervenire alla predetta Camera di Roma, possibilmente tre giorni prima di ciascuna riunione, la richiesta, possibilmente su un modulo, in duplice copia, che la Camera di Commercio di Roma ha predisposto.

Le relative prestazioni non verranno gravate da alcun diritto da parte della Camera di Commercio di Roma.



# Archivio legislativo

*Dalla Gazzetta Ufficiale vi segnaliamo:*

« Norme di applicazione di determinate agevolazioni doganali ». (Decreti Ministeriali del 3 gennaio 1953. Supplemento alla « Gazzetta Ufficiale » n. 97 del 28 aprile 1953).

« Concessione dell'impianto e dell'esercizio di un ascensore in servizio pubblico per trasporto di persone tra la via Nizza e la via Trento in Genova ». (Gazzetta Ufficiale n. 99 del 30 aprile 1953. Decreto del Presidente della Repubblica del 18 dicembre 1952 n. 4544).

« Facoltà agli appaltatori dei magazzini di vendita dei generi di monopolio di prestare cauzione mediante polizza fidejussoria o fidejussione bancaria ». (Legge 4 aprile 1953, n. 286. Gazz. Uff. n. 100 del 2 maggio 1953).

« Autorizzazione di ulteriore spesa di lire 100 milioni per l'incremento di ricerche scientifiche e sperimentazioni a fini industriali ». (Legge 9 aprile 1953, n. 288. Gazz. Uff. n. 100 del 2 maggio 1953).

« Approvazione del regolamento del prestito obbligazionario IRI-Sider, di lire 40 milioni ». (Decreto Ministeriale 8 aprile 1953. Gazz. Uff. n. 100 del 2 maggio 1953).

« Aumento del contributo statale a favore del Consorzio Provinciale rimboschimento di Genova ». (Decreto del Presidente della Repubblica, 21 marzo 1953. Gazz. Uff. n. 103 del 6 maggio 1953).

« Modificazioni all'art. 31 della legge 25 luglio 1952, n. 991, concernente provvedimenti a favore di territori montani ». (Legge 11 aprile 1953, n. 309. Gazz. Uff. n. 104 del 7 maggio 1953).

« Costituzione dell'Istituto di credito per il finanziamento a medio termine alle medie e piccole industrie della Lombardia e approvazione del relativo statuto ». (Decreto Ministeriale 5 maggio 1953. Gazz. Uff. n. 103 del 13 maggio 1953).

« Sostituzione di un componente della Deputazione della Borsa Valori di Venezia per l'anno 1953 ». (Decreto Ministeriale 6 maggio 1953. Gazz. Uff. n. 105 del 13 maggio 1953).

« Classificazione nazionale degli alberghi, pensioni e locande (Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 31 dicembre 1953 (Supplemento ordinario Gazzetta Ufficiale n. 99 del 30 aprile 1953)).

« Modificazioni alla legge 22 dicembre 1939, n. 2006, sugli Archivi di Stato ». (Legge 13 aprile 1953, n. 340. Gazz. Uff. n. 110 del 15 maggio 1953).

« Istituzione di un'Agenzia Consolare in Bagè alle dipendenze del Consolato generale d'Italia in Porto Alegre (Brasile) ». (Decreto Ministeriale 24 novembre 1952. Gazz. Uff. n. 110 del 15 maggio 1953).

« Istituzione di un'Agenzia Consolare in Passo Fundo alle dipendenze del Consolato generale d'Italia in Porto Alegre (Brasile) ». (Decreto Ministeriale 24 novembre 1952. Gazz. Uff. n. 110 del 15 maggio 1953).

« Costituzione dell'Istituto di credito per il finanziamento a medio termine alle medie e piccole industrie delle Marche e approvazione del relativo statuto ». (Decreto Ministeriale 5 maggio 1953. Gazz. Uff. n. 110 del 15 maggio 1953).

« Soppressione dell'Agenzia Consolare in Ribeirao Preto alle dipendenze del Consolato generale d'Italia in San Paolo (Brasile). — Istituzione di un'Agenzia Consolare in Santa Maria alle dipendenze del Consolato Generale d'Italia in Porto Alegre (Brasile) ».

« Istituzione di un'Agenzia Consolare in Parliamar alle dipendenze del Consolato d'Italia in Caracas (Venezuela) ».

« Istituzione di un'Agenzia Consolare in Mombasa alle dipendenze del Consolato d'Italia in Nairobi (Africa Orientale britannica) ».

« Soppressione dell'Agenzia Consolare in Potosi alle dipendenze dell'Ambasciata d'Italia in La Paz (Bolivia) ».

(Decreti Ministeriali del 4 ottobre, 24 novembre 1952 - 26 gennaio, 11 febbraio 1953. Gazz. Uff. n. 111 del 16 maggio 1953).

« Soppressione del Vice Consolato di II categoria in Vancouver (Canada) ed istituzione di un Vice Consolato di I categoria nella stessa località ». (Decreto del Presidente della Repubblica 1. marzo 1953, n. 342. Gazz. Uff. n. 112 del 18 maggio 1953).

« Istituzione di un'Agenzia Consolare in Opaucu alle dipendenze del Consolato generale d'Italia in San Paolo (Brasile) ».

« Istituzione di un'Agenzia Consolare in Villa Costitucion alle dipendenze del Consolato generale d'Italia in Rosario (Argentina) ».

(Decreti Ministeriali del 26 gennaio e 17 febbraio 1953. Gazz. Uff. n. 113 del 19 maggio 1953).

« Elenco Suppletivo degli Alberghi, pensioni e locande della Repubblica ». (Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 gennaio 1953. Gazz. Uff. n. 115 del 21 maggio 1953).

« Autorizzazione al trasporto di merci in conto terzi ». (Decreto Ministeriale 16 maggio 1953. Gazz. Uff. n. 116 del 22 maggio 1953).

« Soppressione della Legazione d'Italia in Guatemala ed istituzione di una ambasciata nella stessa sede ». (Decreto del Presidente della Repubblica 1. marzo 1953, n. 866. Gazz. Uff. n. 117 del 23 maggio 1953).

« Soppressione del Vice Consolato di I categoria in Charleroi (Belgio) ed istituzione di un Consolato di I categoria nella stessa sede. (Decreto del Presidente della Repubblica 1. marzo 1953. Gazz. Uff. n. 117 del 23 maggio 1953).

« Istituzione di nuove corporazioni di piloti » (Decreto del Presidente della Repubblica 28 marzo 1953, n. 369. Gazz. Uff. n. 117 del 23 maggio 1953).

« Istituzione di un Vice Consolato di 2. categoria in St. Paul (S.U.A.) alle dipendenze del Consolato generale d'Italia in Chicago (S.U.A.) ». (Decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1953, n. 370. Gazz. Uff. n. 117 del 23 maggio 1953).

« Conferma in carica del Presidente dell'Istituto nazionale della Previdenza Sociale ». (Decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1953. Gazz. Uff. n. 117 del 22 maggio 1953).

# Mostre e fiere

## ITALIA

- 13-28 giugno — XXXI Fiera campionaria internazionale di Padova.  
II Salone internazionale dell'inballaggio, PADOVA.
- 14-29 giugno — VIII Fiera campionaria internazionale del Mediterraneo, PALERMO.
- 14 giugno - 30 settembre — Mostra d'Oltremare « l'Italia nei suoi rapporti con l'Africa e l'Asia », NAPOLI.
- 25 giugno - 12 luglio — V Fiera campionaria internazionale di Trieste, TRIESTE.
- 27 giugno - 31 ottobre — Esposizione internazionale dell'agricoltura '53, ROMA.
- 29 giugno - 16 luglio — XI Concorso biennale nazionale delle ceramiche, FAENZA.
- 1-20 luglio — Mostra Artigianale del Tigliullo, CHIAVARI.

## BELGIO

- 20-29 giugno — VIII Fiera commerciale, BRUGES.

## CANADA

- 1-12 giugno — VI Fiera commerciale internazionale canadese TORONTO.

## FRANCIA

- 7-22 giugno — XX Fiera internazionale e settimana della macchina agricola, BORDEAUX.
- 18-29 giugno — II Salone della chimica. — VIII Esposizione delle attrezzature per laboratorio, PARIGI.
- 26 giugno - 5 luglio — Esposizione internazionale dell'aeronautica, PARIGI.

## GERMANIA

- 7-11 giugno — Settimana dell'industria della biancheria per signora, STOCCARDA.
- 10-14 giugno — Mostra del necessario per il benessere dei malati DUSSELDORF.
- 12-14 giugno — Mostra per sellai, imbottitori e decoratori, DUSSELDORF.
- 20 giugno - 11 ottobre — Esposizione tedesca del traffico, MONACO.
- 21-26 giugno — Settimana dell'industria della biancheria per signora DUSSELDORF.

giugno — La cucina e la mostra della cucina STOCCARDA.

## INGHILTERRA

- 3-6 giugno — Mostra agricola di Bath, BATH.
- 8-18 giugno — Esposizione delle materie plastiche, LONDRA.
- 10-20 giugno — Esposizione della casa ideale, SHEFFIELD.
- 10-25 giugno — XIII Esposizione e fiera dei mercati di antichità, LONDRA.
- 11-13 giugno — Esposizione dell'acquario e del giardino LONDRA.
- 13-27 giugno — Fiera della casa moderna e della moda, HANLEY.
- 16-26 giugno — Esposizione dell'efficienza degli affari, LONDRA.
- 17-27 giugno — Esposizione della casa ideale, SHREWSBURY.
- 19-26 giugno — II Esposizione della sicurezza ed efficienza della fabbrica, BIRMINGHAM.

## OLANDA

- 19-30 giugno — Esposizione internazionale casearia UTRECHT.
- 29 giugno - 3 luglio — II Esposizione internazionale del cuoio e della calzatura, UTRECHT.

## SPAGNA

- 1-20 giugno — Fiera internazionale commerciale, BARCELLONA.

## STATI UNITI

- 9-11 giugno — II Esposizione internazionale aeronautica, NEW YORK.
- 9-15 giugno — II Fiera mondiale del commercio, OMAHA Neb.
- 24-28 giugno — Fiera mondiale di San Francisco, SAN FRANCISCO.
- 30 giugno - 5 luglio — Esposizione internazionale fotografica, SAN FRANCISCO.

## SVEZIA

- 18-28 giugno — Fiera industriale e commerciale di Orebro, OREBRO.

## SVIZZERA

- 19-28 giugno — Esposizione di merci britanniche ZURIGO.

## Le fiere di Francoforte si svolgeranno a date precise

A decorrere dal 1954 le Fiere Internazionali di Francoforte verranno aperte regolarmente la prima domenica di marzo e la prima domenica di settembre. La decisione è stata presa all'unanimità dal Consiglio degli espositori, allo scopo di permettere ai partecipanti ed ai visitatori di prendere le opportune disposizioni con sufficiente anticipo ed a lunga scadenza.

## La III Esposizione Europea della Macchina Utensile

La III Esposizione Europea della Macchina Utensile si svolgerà a Bruxelles dal 4 al 13 settembre 1953. La manifestazione è dovuta all'iniziativa del Comité Européen de Coopération des Industries de la Machine-Outil. Come nelle precedenti edizioni, a Parigi nel 1951 e ad Hannover 1952, il raggruppamento degli stands sarà effettuato non per paesi, ma in base alla natura dei materiali esposti.

L'Esposizione riunirà oltre 500 espositori in rappresentanza di una quindicina di nazioni, mentre è previsto un afflusso di oltre 100.000 visitatori.

## L'Esposizione dei Prodotti Alimentari e Voluttuari a Colonia

Si svolgerà a Colonia, dal 3 all'11 ottobre, l'Esposizione Generale dei Prodotti Alimentari e Voluttuari. La superficie di esposizione è stata ampliata di 2000 mq. Il 95% degli espositori che hanno partecipato alla prima manifestazione nel 1951 hanno confermato la propria partecipazione anche per la prossima edizione. Diversi paesi interverranno con mostre collettive. Maggiori informazioni potranno essere richieste alla Camera di Commercio Italo-Germanica (piazza del Duomo, 31 - Milano; oppure via Vittorio Veneto, 89 - Roma), che, a suo tempo, rilascerà agli interessati anche le tessere ufficiali per fruire del visto gratuito d'ingresso in Germania rilasciato dai Consolati tedeschi.

## La Mostra dei Vini a Siena

Dal 3 al 18 agosto si svolgerà a Siena l'VIII Mostra Mercato Nazionale dei Vini Tipici e Pregiati. La manifestazione sarà completata da convegni, raduni e manifestazioni culturali. Nello stesso periodo si correrà anche il tradizionale Palio delle Contrade. Le Ferrovie dello Stato hanno accordato riduzioni del 25% per i visitatori e del 30% per gli espositori e le merci.

### La VI Mostra Fiera Campionaria della Calabria

La VI Fiera Campionaria della Calabria avrà luogo a Catanzaro dal 19 luglio al 3 agosto. Il Comitato della Fiera ha già predisposto la contemporanea effettuazione di convegni di agricoltori, coltivatori diretti, industriali, artigiani. Le Ferrovie dello Stato e quelle secondarie accorderanno la riduzione del 30% sulle tariffe per il trasporto delle persone e delle merci.

### L'VIII Mostra Internazionale delle Conserve ed Imballaggi

Avrà luogo a Parma, dal 12 al 25 settembre, l'VIII Mostra Internazionale delle Conserve ed Imballaggi - III Fiera dell'Alimentazione. La manifestazione costituisce una rassegna di tutti i prodotti dell'industria alimentare, dell'industria

dei relativi imballaggi e dell'industria meccanica relativa sia alla preparazione degli alimenti, sia alla fabbricazione degli imballaggi. Le tariffe sono: 40.000 lire per stand di m. 3x3 in padiglione, 3000 lire al mq. per spazio sotto tettoia, 2000 lire al mq. per spazio in area scoperta, 30.000 lire per le vetrine. Per informazioni rivolgersi alla Direzione Ente Autonomo Mostra delle Conserve (via Cavestro, 3 - Parma).

### La VI Quinquennale di Lecco

Dal 22 agosto al 12 settembre avrà luogo a Lecco, contemporaneamente alla VI Quinquennale dei Prodotti Locali, la I Mostra Nazionale della Tecnologia del Filo Metallico. In occasione della manifestazione, la prima del genere in Italia, il Ministero dei Trasporti ha accordato delle facilitazioni per i viaggi di andata e ritorno, sia per gli espositori che per le merci da esporre.

### La Fiera Internazionale della Somalia

Dal 28 settembre al 12 ottobre si svolgerà a Mogadiscio la seconda edizione della Fiera Internazionale della Somalia. La manifestazione è organizzata con l'appoggio dell'Amministrazione Fiduciaria Italiana e della locale Camera di Commercio, Industria Agricoltura. All'edizione precedente hanno partecipato quasi 600 espositori.

### La Mostra della Ceramica a Vicenza

Dal 5 al 20 settembre si svolgeranno a Vicenza l'VIII Mostra Nazionale della Ceramica ed il I Salone Internazionale delle Materie Prime, Macchine e Forni per la Ceramica. La manifestazione è l'unica del genere in Italia riconosciuta dal Ministero del Commercio. Per l'occasione sono stati accordati sconti ferroviari per tutta la rete italiana, temporanea importazione e tutela dei modelli, brevetti, e disegni ornamentali.



# Biblioteca

## Abbiamo ricevuto:

- SRIBER Jean. *L'équilibre économique des intérêts mondiaux*, Paris, Librairie Marcel Rivière et Cie. 1948. pp. 154. L. 500.
- ARENA Celestino - SCANDALE Ettore. *Le Leggi Fiscali* (Annotate con la dottrina, la giurisprudenza e le normali Ministeriali), Bologna Ed. Dr. Cesare Zuffi, 1953. pp. XXXIII+1837. L. 7.000.
- ALLAKHVERDIAN D. *Il reddito nazionale in Unione Sovietica* (Quaderni di « Notizie Economiche » n. 3) Roma, 1953. pp. 193. L. 250.
- CENTRO PER LO SVILUPPO DELLA DIFESA ANTIGRANDINE DELLA PROVINCIA DI ASTI. *Come impostare o migliorare la difesa antigrandine*, Asti, Scuola Tip. S. Giuseppe, 1953. pp. 105. L. 300.
- ISTITUTO COTONIERO ITALIANO. *Statistiche Italiane-Cotone, fibre artificiali* - 1952. Milano, Istituto Cotoniero Italiano, 1953. pp. 39.
- ANNUARIO INDUSTRIALE DELLA PROVINCIA DI MILANO - 1953. Milano. Associazione Industriale Lombarda. 1953. pp. XXVIII+1034.
- BRUNO Federico. *L'agricoltura nella tradizione romana e nella politica dello Stato Italiano*, Milano, Ed. F.lli Bocca, pp. 54. L. 300.
- LANZILLO Agostino. *Problemi economici e sociali dei secoli XIX e XX* (Estratto del volume « Questioni di storia contemporanea »), Milano, Dr. Carlo Marzorati Ed., 1952. pp. VI+168. L. 400.
- COMPENDIO DEI DATI STATISTICI RELATIVI ALLE OFFICINE DEL GAS D'ITALIA (anni 1950 e 1951) (A cura dell'Associazione Nazionale Industriali Gas e della Federazione Nazionale Aziende Municipalizzate Gas e Acqua e varie del Consorzio Officine Gas Indipendenti Privati). Roma, 1952. pp. 61.
- HARROD R. F., *Economic Essays*, London. Mac-Millan & Co., Ltd., 1952. pp. XIII+301. Lgs. 0.18.0.
- O.E.C.E., *La Réglementation Fédérale des Transports aux U.S.A.* (Problèmes et solutions dans une Fédération d'Etats) Paris, O.E.C.E., 1953. pp. 191. L. 970.
- O.E.C.E., *Consommation de combustibles des centrales thermiques 1950-1956*. Paris, O.E.C.E., 1952. pp. 31.
- O.E.C.E., *Situation de l'Industrie de l'Electricité dans les pays de l'O.E.C.E.*, Paris, O.E.C.E., 1953. pp. 42.
- PANORAMA DELLA STAMPA ITALIANA - ANNUARIO 1953 (Sotto gli auspici della Associazione Italiana Editori (A.I.E.). Roma, Editrice Italiana Arti Grafiche, 1953. pp. XX+634. L. 2.000.
- STATISTICAL ABSTRACT OF THE UNITED STATES - 1952, Washington, U. S. Department of Commerce-Bureau of the Census. 1953. doll. 3.25.
- CONFEDERAZIONE GENERALE DELL'INDUSTRIA ITALIANA. *L'Industria Italiana per i suoi operai*, Roma, 1953. pp. 271.
- WORLD, Herman. *Demand Analysis. A study in Econometrics*, Stockholm. Almqvist & Wiksell - New York, John Wiley & Sons, 1952. pp. XVI+358.
- DEUTSCHE EUROPA AKADEMIE, Internationaler Steuerbelastungsvergleich, Band II: Die Besteuerung des gewerblichen Gewinnes, Frankfurt a. M., Verlag für Geschichte und Politik, 1952. pp. 178.
- BATTAGLIA. Roberto. *Storia della Resistenza Italiana*, Torino, Ed. Einaudi, 1953. pp. 621. L. 2.500.
- CONSEIL ECONOMIQUE, *Conjoncture des territoires extramétropolitains de l'Union Française - Janvier 1953*, Paris. Imprimerie des Journaux Officiels, 1953. pp. 355. Fr. 600.
- BRAMBILLA, Francesco. *Lezioni sulla variabilità statistica* (con « Appendice » I - Renzo Scossirolì - Impiego di schemi e metodi statistici nella sperimentazione agraria; II - Grafici e figure). Milano, « La Goliardica », Ediz. Universitarie. 1952. pp. 637+117. L. 4.000.
- POPESCU, Oreste, *El sistema economico en las misiones jesuíticas, Bahia Blanca*. Editorial « Pampa Mar », 1952. pp. 125.
- CATALOGO DEGLI ESPORTATORI ED IMPORTATORI DELLA PROVINCIA DI CREMONA. Cremona. Camera di Commercio, Industria e Agricoltura, 1948. pp. 78.
- CATALOGO IMPORTATORI ED ESPORTATORI DELLA PROVINCIA DI VERCELLI - 1950. Vercelli. Camera di Commercio, Industria e Agricoltura. 1950. pp. 86.
- MINISTERO DEI TRASPORTI - FERROVIE DELLO STATO *Statistica del traffico viaggiatori sulle Ferrovie dello Stato* - Anno 1951, Roma, Ministero dei Trasporti FF. SS., 1952. pp. XXXIV+339. L. 2.000.
- PETER, Hans, *Freiheit der Wirtschaft* (Kritik des Neoliberalismus), Köln, Bund-Verlag G M B H, 1953. pp. 170.
- SAYERS, R. S. (Edited by) *Banking in the British Commonwealth*, Oxford, At the Clarendon Press, 1952. pp. XVIII+486. Lgs. 1.15.0.
- ANNUARIO DELLE DITTE INDUSTRIALI - COMMERCIALI - AGRICOLE DELLA PROVINCIA DI PAVIA. Pavia. Camera di Commercio, Industria e Agricoltura. 1953. pp. 716.
- UNION DE BANQUES SUISSES, *La communauté Européenne du charbon et de l'acier*, Zurich, 1953. pp. 28.
- HAWTREY, R. G., *Capital and Employment* (Second Edition), London. Longmans, Green and Co., 1952. pp. VIII+337. Lgs. 2.0.0.
- RIEDLE, Hermann, *Hermann Heinrich Gossen 1810-1858. Ein Wegbereiter der modernen ökonomischen Theorie*, Winterthur, Verlag P. G. Keller, 1953. pp. IX+137. Frs. 12.
- NEMSCHAK, Franz, *Osterreichs Wirtschaft im Ubergang von der Stabilisierung zur Expansion*, Wien, Osterreichisches Institut für Wirtschaftsforschung. 1953. pp. 26.
- CATALOGO DEGLI ESPORTATORI ED IMPORTATORI - 1947. Como, Camera di Commercio, Industria e Agricoltura. 1947. pp. 84.
- BANCO NACIONAL DE CUBA. *Memoria 1951-1952*. La Habana, 1952. pp. 560.
- MANCONI, Lorenzo, *Manuale di pubblicità*, Milano, Görlich-Editore, 1953. pp. 366. L. 2.000.
- COMMITTEE ON COMMERCIAL POLICY. *The Expansion of Trade*, New York, United States Council of the International Chamber of Commerce (Incorporated), 1953. pp. 15.
- COMMITTEE FOR ECONOMIC DEVELOPMENT, *Flexible Monetary Policy: What it is and how it works*, New York, March 1953. pp. 35.
- CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE. *Concurrence et ententes économiques*, Paris, 1953. pp. 24.
- CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE. *Etapes vers la convertibilité*, Paris, 1953. pp. 28.
- CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE. *Simplification des formalités dans le commerce*, Paris, 1953. pp. 24.

- GAROSCI, Aldo. *Storia dei fuorusciti*, Bari, Gius. Laterza & Figli, 1953. pp. 308. L. 1.400.
- TAJANI, Filippo. *I trasporti sotto l'aspetto economico* (Terza edizione riveduta ed aumentata). Milano, C.E.A. (Casa Editrice Ambrosiana), 1943. pp. 309. L. 1.500.
- BALLARDINI, Achille. *Le Casse di Risparmio* (Terza edizione riveduta e ampliata), Bologna, Dott. Cesare Zuffi Ed., 1952. pp. XVIII+383. L. 1.900.
- CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE. *Développement économique et capitaux privés*, Paris, 1953. pp. 43.
- CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE. *Les statistiques au service du détaillant*, Paris, 1953. pp. 25.
- CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE. *Réglementations et liberté de la distribution*, Paris, 1953. pp. 39.
- ENTE MAREMMA. *La riforma agraria in Maremma*, Grosseto, Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, 1953. pp. 48.
- ENTE MAREMMA. *Il contratto con i contadini*, Grosseto, Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, 1953. pp. 106.
- ENTE MAREMMA. *La riforma fondiaria nella Maremma* (I dati fondamentali) - III Edizione. Roma, Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, 1953. pp. 29.
- ENTE FUCINO. *Il contratto con i contadini*, Avezzano, Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, 1953. pp. 135.
- ENTE FUCINO. *La riforma fondiaria nel Fucino* (I dati fondamentali) - II Edizione. Roma, Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, 1953. pp. 30.
- NATIONS UNIES - F.A.O. *Consumption, production et commerce du bois en Europe* (Evolution et perspectives), Genève, Nations Unies - F.A.O., 1953. pp. XX+342. doll. 3.50.
- NATIONS UNIES. *Etude sur la situation économique de l'Europe depuis la guerre* (Etat des problèmes et nouvel examen des perspectives), Genève, Nations Unies, 1953. pp. XII+431. doll. 3.50.
- RINALDI, Romolo. *Riflessi zootecnici di un quinquennio di attività della Commissione Provinciale per l'approvazione dei tori*, Macerata, Ispettorato Provinciale dell'Agricoltura, 1953. pp. 14.
- CAPPA, Paolo. *La legislazione regionale sull'armamento « siciliano »* (Estratto da « Il Foro Italiano » Vol. LXXVI - Fasc. VII-VIII), Roma, Soc. Editrice del « Foro Italiano », 1953. pp. 17.
- CALAMANTE, Mario. *Prontuario delle infrazioni al Codice Stradale* (R.D.L. 8-12-1933. n. 1170) V Edizione, Milano, L. di G. Pirola, 1952. pp. 143. L. 600.
- GRIFFIN, Clare E. *An Economic Approach to Antitrust Problems*. New York, American Enterprise Association, Inc., 1951. pp. 95. doll. 1.
- BIANCA, Giovanni A. *Il problema di una misurazione dei valori e la funzione della moneta*, Catania, Ed. Vincenzo Muglia, 1953. pp. 298. L. 1.800.
- CASSA MARITTIMA MERIDIONALE. *Indagini analitiche sugli infortuni e sulle malattie dell'anno 1950*, Napoli, 1952. pp. 78.
- SOCIETA' UMANITARIA. *Relazione sulla attività sociale dal 1945 al 1951*, Milano, Società Umanitaria, 1952. pp. 110.
- LEUCI, Alberto. *La circolazione dell'autoveicolo*. Genova, Edizioni della Giostra, 1953. pp. 154. L. 600.
- EGLÉ, Walter P. *Economic Stabilization*, Princeton, Princeton University Press for University of Cincinnati, 1952. pp. XII+264. L. 3.200.
- RASSEGNA DELLE PRODUZIONI INDUSTRIALI - Organo di propaganda nazionale - 1953. Milano, 1953. pp. 138.
- SWEDISH EXPORT DIRECTORY 1953. *Thirtyfifth Edition*. Stockholm, The General Export Association of Sweden, 1953. pp. 818+205.
- ASSOCIAZIONE DEGLI INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI FIRENZE. *Relazione alla Assemblea Generale del 10 aprile 1953*. Firenze, 1953. pp. 85.
- UFFICIO PROVINCIALE DI STATISTICA DI MILANO. *Provincia di Milano - Prodotto netto dell'Agricoltura 1938-1949-1950* (in appendice: Caratteristiche principali dell'agricoltura milanese). Milano, Camera di Commercio Industria e Agricoltura, 1953. pp. 157.
- NATIONS UNIES. *Combustion - Réalisations accomplies par certains pays de Europe dans le domaine de l'Assistance technique et de la formation professionnelle*. Genève, Nations Unies, 1953. pp. 117.
- FORTUNATI Paolo. *Da minoranza reale a maggioranza pseudo-legale: da un sistema elettorale a trentuno sistemi elettorali: dalla competizione politica alla crociata sanfedista*. Roma, Tipografia del Senato, 1953. pp. 53.
- ELENCO GENERALE DEGLI ABBONATI AL TELEFONO D'ITALIA - 1953 (4 volumi). Torino, Edizioni S.E.A.T. 1953.
- BUHOVA TRADE LETTER 1953. *The Commercial Intelligence Office-Dept.* « Buhova Trade Letter ». Amsterdam-C.
- RIVISTA DEGLI INFORTUNI E DELLE MALATTIE PROFESSIONALI. Roma, bimestrale.
- JAPAN EXPORTS & IMPORTS - A Monthly Trade & Economic Journal. Tokyo, mensile.
- JAPAN (THE) TRADE MONTHLY. Tokyo, mensile.
- CYPRUS TRADE JOURNAL. (Official Organ of the Cyprus Federation of Trade & Industry). Nicosia, mensile.
- ECO (L) DELL'INDUSTRIA TEDESCA. Berlin, W. 35, mensile.
- « OLTREMARE ». (Rassegna mensile dell'Ente Autonomo Mostra d'Oltremare e del Lavoro Italiano nel mondo). Napoli, mensile.
- EXPORTADOR (EL) ITALIANO. Roma, mensile.
- NOTIZIARIO ANSALDO-SAN GIORGIO. Genova, bimestrale.
- RASSEGNA DI STATISTICA E DI INFORMAZIONI dell'Associazione Commercio Caffè Droghe e Coloniali. Genova, mensile.
- BULLETIN ECONOMIQUE ET SOCIAL DE LA TUNISIE. Tunis, mensile.
- AUTOMOBILISMO INDUSTRIALE. Milano, mensile.
- DEUTSCHE MESSE ZEITUNG für Ausstellungen und Messen. Frankfurt a.M., mensile.
- CHEMIE - INGENIEUR - TECHNIK. *Zeitschrift für alle Gebiete der Chemischen Technik und des Chemie-Ingenieurwesens*. Weinheim/Bergstr., mensile.
- BOLLETTINO DELLE PUBBLICAZIONI ITALIANE RICEVUTE PER DIRITTO DI STAMPA. Firenze, mensile.
- « ITINERARI ». *Rivista di storia e letteratura*, Genova, Bimestrale.
- BOLETIN ESTADISTICO, San Salvador, bimestrale.
- BOLLETTINO DELL'ENTE NAZIONALE ITALIANO DI UNIFICAZIONE - U.N.I. Milano, mensile.
- CHEMIKER - ZEITUNG. Heidelberg, quindicinale.
- REVUE INTERNATIONALE POUR L'ENSEIGNEMENT COMMERCIAL. Zurich 32, semestrale.

## Recensioni

Buhova Trade Letter 1953 - Amsterdam

Contiene un elenco di ditte commerciali e industriali olandesi, interessate ad allacciare relazioni di affari con ditte estere. Gli interessati operanti nella provincia possono, eventualmente, rivolgersi direttamente all'Ufficio predetto per ottenere l'invio gratuito di una copia del « Buhova Trade Letter 1953 », indirizzando a: The Commercial Intelligence Office-

Dept. « Buhova Trade Letter », Amsterdam-C. (Holland), 16 Oudebrugsteeg.

### Trivellazione e raffinazione del petrolio negli Stati Uniti

E' una nuova pubblicazione dell'O. E. C. E. (1) che presenta un rapporto della missione di esperti europei che ha visitato gli Stati Uniti dall'ottobre al dicembre 1951.

Il rapporto non ha lo scopo di descrivere dettagliatamente i procedimenti di raffinazione ed i metodi di produzione dell'industria americana, bensì, di analizzare questi metodi al fine di stabilire come ed in quale misura possano essere applicati in Europa.

Il rapporto consta di due parti: nella prima parte tratta della raffinazione e nella seconda, della trivellazione e produzione.

Questa pubblicazione che fornisce una descrizione generale ma precisa della tecnica americana e che pone in evidenza la possibilità di miglioramento dell'industria del petrolio in Europa, si presenta di grande interesse documentario per tutti coloro, studiosi e tecnici, che all'industria petrolifera dedicano la loro attività.

(1) O.E.C.E. - Forage et raffinage du petrole aux U.S.A. Paris, 1953, Fr. 700.

### La circolazione dell'autoveicolo

Nella edizione della « Giostra » di Genova, ha visto la luce un interessante studio del Magistrato Alberto Leuci, sulla circolazione dell'autoveicolo.

Nel volume, che si raccomanda per la serietà e chiarezza dei concetti, il Leuci tratta del Codice della Strada, dei regolamenti delle Autostrade Torino-Milano e Genova-Valle del Po, dei tempi di frenatura, delle strade statali ove occorre procedere con particolare diligenza, delle contravvenzioni e tasse di circolazione, della circolazione stradale del conducente, del proprietario dell'autoveicolo, della responsabilità del conducente, della responsabilità del proprietario del veicolo, della condotta di guida e delle sanzioni penali.

Lo studio è, quindi, interessante per la serietà dell'Autore e per la copiosa messe di dati in esso contenuti.

LEUCI Alberto, « La circolazione dell'Autoveicolo ». Edizioni della Giostra, 1953, pp. 154, L. 600.

### \* Socialismo Antimarxista \*

Di attuale notevole interesse deve considerarsi questo libro, nel quale l'A. esamina con acume di analisi e profondità di concetti i massimi problemi economici e sociali del tempo presente.

Le giuste aspirazioni delle classi lavoratrici, alle quali le teorie marxiste hanno conferito un carattere deformato e contraddittorio, trovano nel volume, che la Società Editrice del "Foro Italiano" presenta ai lettori, con una pregevole prefazione di Francesco Spinedi, il loro naturale e legittimo fondamento, attraverso una chiara ed avvincente esposizione delle profonde ed umane sorgenti, dalle quali esse scaturiscono.

I contrasti sociali, ai quali le aspirazioni dei lavoratori verso un continuo miglioramento delle loro condizioni materiali e sociali portano necessariamente, non sono considerate dall'A. come manifestazione di un inevitabile urto tra forze tendenti reciprocamente ad eliminarsi, come sostengono le teorie di Marx; ma come conseguenza della ricerca di uno stato di equilibrio, al quale spontaneamente tendono tutte le forze che concorrono allo sviluppo della civiltà umana.

Dimostrata, nella parte prevalentemente critica, la inconsistenza dei presupposti, sui quali Marx ha fondato le sue dottrine, l'A. passa ad esaminare costruttivamente le funzioni del profitto, quale naturale stimolo eccitatore del risparmio e dell'investimento produttivo: la fondamentale importanza del continuo perfezionamento dei mezzi di produzione, ossia dello sviluppo della produttività, quale necessaria condizione per il progressivo miglioramento delle condizioni di esistenza delle masse lavoratrici e la necessità di una persistente azione dei lavoratori, razionalmente concepita, organizzata e condotta, diretta a provocare le effettive possibilità di assorbimento delle maggiori quantità di beni prodotte; perciò elemento indispensabile di riequilibrio economico e sociale.

Con grande efficacia l'A. mette in evidenza come queste forze, e specialmente l'azione delle masse lavoratrici organizzate, definita come "una delle principali forze dalle quali il progresso umano trae la sua propulsione", abbiamo possibilità di produrre un continuo movimento di progresso sociale, solo quando esse agiscono in un ambiente di libertà e di democrazia.

Distruendo questo ambiente il comunismo toglie alle masse dei lavoratori ogni possibilità di esercitare la loro necessaria e legittima azione e le converte in greggi senza volontà e senza anima.

Non è certo facile riassumere concetti che nello scritto si seguono in una serrata, logica e convincente concatenazione; ma non vi è dubbio che la lettura di questo libro chiarisce e pone in giusti termini una quantità di problemi, intorno ai quali la mente umana si affatica senza posa.

Nelle sue conclusioni l'A. illustra in termini brevi, ma efficaci, i fini fondamentali che, nel presente periodo di lotta elettorale, tanto gli elettori, come gli esponenti dei partiti democratici, dovrebbero tenere presenti, anteponevoli a qualsiasi preoccupazione di partito, nell'intento di creare le premesse veramente necessarie per la ricostruzione materiale e morale dell'Italia: pacificazione sociale; riconquista da parte degli italiani della piena fiducia nelle antiche virtù della stirpe, che hanno per nome volontà di progresso e di potenza, amore per la libertà, tendenza al risparmio, spirito di intraprendenza; normalizzazione delle funzioni dello Stato oggi dilaganti, con intrusioni inutili ed opprimenti, in tutte le branche dell'attività privata ed infine pacifica collaborazione con tutti gli altri popoli, in ogni campo dell'attività umana, ciò che, come afferma l'A. non richiede alcun annullamento del sentimento di Nazione.

P. R.

GUIDO ROMITI — Socialismo antimarxista. (Roma, Soc. Editrice de « Il Foro Italiano » 1953, pp. 235, Lit. 1000.

# Congiuntura economica

## AGRICOLTURA

Temperatura normale, deboli venti caldi, siccità persistente: in complesso andamento climatico normale.

Sufficienti i mezzi di lavorazione, salvo quelli meccanici, i concimi e gli antiparassitari.

Buono lo stato sanitario del bestiame; lo stato di nutrizione è giudicato mediocre solo per i bovini. Insufficiente la disponibilità del foraggio.

Normale l'attività dei mercati agricoli e sostenuti i prezzi: in rialzo quelli del vino e del bestiame da allevamento; debole quello degli antiparassitari (solfato di rame).

Generalmente normale lo stato delle varie coltivazioni.

Le previsioni sulla produzione in base allo stato delle varie coltivazioni a fine mese sono le seguenti:

— Frumento . . . . . q.li	60.424
— Segale . . . . . »	270
— Orzo . . . . . »	345
— Avena . . . . . »	333
— Fagiolo fresco P. C. . . . . »	35.200
— Pisello fresco P. C. . . . . »	51.000
— Asparago . . . . . »	4.675
— Fava di seme . . . . . »	180
— Carciofo . . . . . »	6.880
— Patata patumaticcia . . . . . »	6.257
— Fava fresca . . . . . »	84.000
— Erbai . . . . . »	47.100
— Prati permanenti asciutti . . . . . »	327.860
— Prati pascoli permanenti . . . . . »	5.922
— Vite . . . . . »	210.000
— Ciliege . . . . . »	25.000
— Albicocche . . . . . »	700

## INDUSTRIA

### Industria metallurgica

L'attività dell'industria metallurgica durante il mese di aprile rimase al livello produttivo del mese precedente.

Gli approvvigionamenti furono abbastanza regolari, sia per quanto riguarda i minerali come per i combustibili solidi e liquidi; per questi ultimi i prezzi subirono un ulteriore lieve ribasso (Lire 10,950 - f.co vagone costiero).

Anche l'approvvigionamento dei rotami fu soddisfacente, sebbene il mercato nazionale non si sia ancora adeguato al listino fissato dalla C.E.C.A. e quoti ancora prezzi superiori.

Continuò la flessione dei prezzi dei materiali non ferrosi; i noli rimasero al livello di quelli del mese precedente.

Il mercato di vendita, soprattutto quello siderurgico, non segnò variazioni rilevanti nei confronti del mese precedente; la clientela, in genere, continuò a limitare i propri acquisti differendo per quanto possibile le ordinazioni in attesa che, dopo l'inizio del Mercato Comune dell'Acciaio nell'ambito della C.E.C.A., si determini un assestamento di prezzi.

### Industria meccanica

In aprile la situazione dell'industria meccanica non subì variazioni apprezzabili rispetto al mese precedente.

Regolare l'approvvigionamento delle materie prime; una leggera flessione nei prezzi della ghisa e dei metalli ricchi; stazionarie le scorte.

Si notò, nel periodo in esame, un certo risveglio, da parte del mercato concomitante con la Fiera di Milano; da rilevare che esso fu superiore a quello corrispondente agli anni 1950, 1951 e 1952.

### Industria installatori impianti elettrici, termosanitari, telefonici e affini

Situazione invariata rispetto al mese precedente. La richiesta da parte del mercato fu fiacca, con prezzi a tendenza debole.

Nel settore reti telefoniche urbane la attività fu normale; per contro, debole nel settore degli impianti telefonici interni; i prezzi subirono una leggera flessione.

Continuò la carenza degli operai specializzati; discreto il rendimento delle maestranze.

### Industria molitoria

L'attività dei molini fu scarsa (circa il 20% della potenzialità degli impianti) e la produzione si svolse in condizioni anti economiche.

Sostenuti i prezzi dei grani; deboli quelli delle farine; in sensibile ribasso quelli della crusca; continuò l'afflusso sul mercato delle farine foranee.

Nel mese in esame furono richiesti dai molini della provincia, i seguenti quantitativi di grano (gestione statale):

- q.li 20.300 di grano tenero
- q.li 29.150 di grano duro

### Industria della pastificazione

In aprile l'attività di questo settore si aggirò sul 65% di quella anteguerra.

Regolare il rifornimento delle semole i cui prezzi furono piuttosto deboli; lenti i pagamenti da parte della clientela; normale il fido bancario.

### Industria degli olii alimentari

Situazione invariata e sempre incerta; continuo ad attenuare il mercato la larga disponibilità degli oli di semi acquistati dall'estero ed ancora giacenti in notevoli quantitativi.

Invariati i prezzi sia degli oli di oliva che di semi; sempre tenui e diminuiti i pagamenti.

### Industria delle conserve alimentari

Nel settore della lavorazione del pesce l'attività fu scarsa dato l'insufficiente assorbimento da parte del mercato ampiamente approvvigionato di filetti di accughe di provenienza estera.

Nel settore delle conserve vegetali, si ebbe una scarsa produzione, con prezzi a tendenza debole.

L'esportazione delle olive in salamoia, essendo mancati i mercati di assorbimento perché largamente approvvigionati dalla Spagna, fu modesta.

### Industria dolciaria

L'andamento dell'industria dolciaria rimase stazionario e fu pari al 60% della potenzialità degli impianti.

Normale l'approvvigionamento delle materie prime; piuttosto lento l'assorbimento del mercato; invariate le scorte; regolare il rendimento delle maestranze.

### Industria delle acque gassate - Birra - Liquori - Sciropi

In aprile l'attività fu ancora limitata a causa del perdurare delle condizioni del tempo piuttosto sfavorevoli e della vivace concorrenza effettuata sul mercato.

Regolare il rifornimento delle materie prime; tendenti all'aumento i prezzi; sempre lenti e difficili i pagamenti; concesso con criteri prudenziali il fido bancario.

Produzione limitata anche nel settore sciropi.

**Industria dei liquori**

Nel settore dei liquori perdurò la stasi già rilevata nel mese precedente.

Regolare il rifornimento delle materie prime; in leggero aumento i prezzi.

**Industria del freddo**

**Produzione del ghiaccio** — La produzione fu piuttosto scarsa e inferiore di circa il 15% a quella avutasi nel corrispondente periodo del 1952.

**Magazzini frigoriferi** — Abbondante fu l'immagazzinamento delle mele e pere a causa del raccolto favorevole, che non trovò uno sbocco sufficiente nella esportazione.

**Produzione gas carbonico** — La produzione fu normale e pressochè uguale a quella dell'aprile dell'anno precedente.

**Industrie estrattive**

**Cave di marmo** — In aprile si notò una lieve ripresa dovuta all'assorbimento sia da parte del mercato interno che estero.

L'esportazione fu abbastanza soddisfacente verso il Belgio; per contro rimase limitata verso la Francia, a causa della difficoltà che incontra l'introduzione del prodotto in quei mercati, e verso il Nord America.

Stazionari i prezzi sempre lenti i pagamenti; normale il fido bancario.

**Laboratori di marmo** — L'attività dei laboratori fu abbastanza regolare e soddisfacente.

**Industria del cemento**

La produzione del cemento fu pari, in aprile, a q.li 208.000 circa, di cui q.li 127.000 assorbiti dal mercato interno e q.li 81.000 destinati all'esportazione.

L'attività di questo settore si mantenne sul 100% della potenzialità degli impianti e i prezzi non subirono variazioni.

**Industria della calce**

L'attività di questo settore mantenne un ritmo produttivo pari al 90% dell'attività degli impianti e la produzione risultò prontamente assorbita da parte dell'edilizia; per contro, la richiesta da parte dell'agricoltura fu a causa dei prezzi del prodotto, scarsa.

Normale il rifornimento del carbone; pressochè nulle le scorte.

Regolari se pure lenti i pagamenti da parte della clientela; concesso con criteri prudenziali il fido bancario.

**Industria della ceramica**

**Settore isolatori di porcellana** — Nel periodo in esame perdurò la pesantezza del mercato, e si accentuò ulteriormente la crisi già lamentata e l'attività fu pari al 60% circa della potenzialità degli impianti.

Regolare l'approvvigionamento delle

materie prime; regolari le scorte; notevoli richieste di dilazioni nei pagamenti; normale il rendimento delle maestranze.

**Settore piastrelle di grès ceramico** — L'attività di questa industria continuò a mantenersi pari al 100% della potenzialità degli impianti.

Soddisfacente l'assorbimento dei prodotti da parte del mercato interno; stazionari i prezzi delle materie prime; sostenuti quelli dei prodotti; regolare l'approvvigionamento del carbone; sempre dilazionati i pagamenti da parte della clientela; normale il fido bancario.

**Industria dei laterizi**

L'attività rimase pressochè invariata e si aggirò sull'80% circa della potenzialità degli impianti.

Soddisfacente l'assorbimento dei prodotti da parte del mercato interno. Prezzi invariati; normali le scorte; regolare il fido bancario; sempre lenti i pagamenti da parte della clientela.

**Industria dei materiali refrattari**

Situazione peggiorata rispetto ai mesi precedenti e con tendenza ad un ulteriore appesantimento; mercato sempre in crisi con scarsissime richieste; produzione ulteriormente contratta:

Appartamenti ricostruiti o riparati	
al 31 dicembre 1947	
durante l'anno 1948	
» » 1949	
» » 1950	
» » 1951	
» » 1952	
» il mese di gennaio 1953	
» » febbraio »	
» » marzo »	
» » aprile »	

**TOTALE**

Risulta infatti dai dati forniti dal Comitato Comunale per le riparazioni edilizie che gli appartamenti già ricostruiti o riparati nel comune di Genova alla fine del mese di aprile 1953 erano 36.657, corrispondenti al 67,6% degli appartamenti colpiti (54.190).

Inoltre, risultavano in corso di riparazione a tale data n. 3.568 appartamenti che, in rapporto ai colpiti non ancora ricostruiti (17.533) rappresentavano il 20,4%.

Considerando i vani, risulta che sul totale di quelli distrutti o danneggiati (274.570) n. 213.361 ossia il 77,7% erano già riparati alla fine di aprile 1953; dei

iniziati dalla prima applicazione della legge sui lavori di riparazione delle abitazioni (Legge n. 261 del 10 aprile 1947) a tutto il 31 dicembre 1952	
iniziati durante il mese di gennaio 1953	32
» durante il mese di febbraio 1953	28
» durante il mese di marzo 1953	71
» durante il mese di aprile 1953	131

**TOTALE**

Normale l'approvvigionamento delle materie prime; invariate le scorte.

**Industria del legno**

Attività piuttosto ridotta, specie per quanto riguarda il settore porto; essa può valutarsi al 60% della potenzialità degli impianti.

Regolare il rifornimento del legname; stazionari i prezzi; abbondanti le scorte; lenti i pagamenti da parte della clientela; normale la concessione del fido bancario.

**Industria edile**

Nel mese in esame l'attività fu pari al 75% della potenzialità degli impianti e la situazione di questa industria, rispetto al mese precedente, si presentò stazionaria.

Regolare l'approvvigionamento delle materie prime; favorevoli i prezzi; notevole la disoccupazione nella categoria manovali; situazione pressochè equilibrata negli operai qualificati e specializzati; buono il rendimento delle maestranze.

**Ricostruzione fabbricati ad uso abitazione**

Ecco la situazione della ricostruzione nel comune di Genova alla fine del mese di aprile 1953:

Appartamenti ricostruiti o riparati			
appartamenti	25.700	vani	137.851
»	4.657	»	35.951
»	2.896	»	17.431
»	1.733	»	13.453
»	850	»	4.450
»	520	»	2.672
»	41	»	215
»	65	»	340
»	93	»	479
»	102	»	519
<b>TOTALE</b>	<b>36.657</b>	<b>vani</b>	<b>213.361</b>

rimanenti 61.209 il 28,0% (17.155) erano in corso di riparazione.

Alla fine del mese di aprile 1953 gli appartamenti per i quali non era stata ancora iniziata la ricostruzione erano 13.965 per 44.054 vani cifre corrispondenti al 25,8% ed al 16,0% degli appartamenti e dei vani colpiti.

A tutto il mese di aprile 1953 i contributi pagati per ricostruzioni edilizie nel comune di Genova ammontavano a circa 4 miliardi e 577 milioni di lire, ed erano state presentate perizie per circa 14 miliardi e 880 milioni di lire.

Nell'intera provincia di Genova la situazione della ricostruzione edilizia al 30 aprile 1953 era la seguente:

lavori		vani	
	124.037		622.815
	32	160	
	28	147	
	71	363	
	131	655	
<b>TOTALE</b>	<b>124.299</b>		<b>624.140</b>

	lavori	vani
ultimati dalla prima applicazione della legge suddetta a tutto il 31 dicembre 1952	73.760	380.130
ultimati durante il mese di gennaio 1953	86	430
» durante il mese di febr. 1953	67	328
» durante il mese di marzo 1953	104	533
» durante il mese di aprile 1953	56	630
	313	1.921
<b>TOTALE</b>	<b>74.073</b>	<b>382.051</b>

Per quanto si riferisce alla costruzione di nuovi fabbricati ad uso abitazione nel comune di Genova dal 1947 a tutto il mese di aprile 1953, si riportano i dati nella tabella che segue.

#### Industria dei saponi

L'andamento di questo settore fu normale in relazione allo inizio della campagna e l'attività fu pari al 70/80% della potenzialità degli impianti.

Regolare il rifornimento delle materie prime; prezzi deboli; stazionarie le scorte; sempre dilazionati i pagamenti.

#### Industria colori e vernici

Nel mese in esame l'andamento fu discreto sia nel settore edile che nel

settore porto e l'attività fu pari all'80% della potenzialità degli impianti.

Regolare il rifornimento delle materie prime i cui prezzi rimasero stazionari; lenti i pagamenti da parte della clientela; regolare il fido bancario.

#### Industria conciaria

La situazione perdurò sempre difficile, avendo il mercato assorbito scarsamente a causa dello stato di incertezza dominante; l'attività fu pari al 35/40% della potenzialità degli impianti.

In ribasso i prezzi delle materie prime; deboli le quotazioni dei prodotti; in aumento le scorte; sempre lenti con cambiali e numerosi protesti i pagamenti da parte della clientela; ispirata

a concetti restrittivi la concessione del fido bancario.

#### Industria cotoniera

La situazione dell'industria cotoniera rimase assai depressa.

Le cause di tale depressione possono ricercarsi nel fatto che le mostre esportazioni sono quasi cessate, mentre d'altra parte il mercato interno ha un assorbimento lento e limitato, data la situazione economica generale.

Non si notano, almeno per il momento, indizi di una futura ripresa.

#### Industria della juta

L'andamento di questo settore non subì variazioni apprezzabili.

Da rilevarsi una certa sostenutezza dei prezzi dei prodotti, a causa di un aumento verificatosi nel prezzo.

Da notizie pervenute, sembra che nel Pakistan siano state ridotte le sementi, il che avrà una certa ripercussione sul mercato.

Regolare il rifornimento del grezzo; abbastanza regolari i pagamenti da parte della clientela; normale il fido bancario.

### Ricostruzione fabbricati per abitazioni nel Comune di Genova

(appartamenti colpiti: 54.190 - vani colpiti: 274.570) -- di competenza del Comitato Comunale per le riparazioni edilizie

M E S I	A P P A R T A M E N T I				V A N I			
	Riparazioni fine mese		In corso di riparazione		Riparazioni fine mese		In corso di riparazione	
	n.	% (1)	n.	% (2)	n.	% (1)	n.	% (2)
Al 31 dicembre 1946	12.440	23,0	10.543	25,3	60.912	22,2	58.274	27,3
» » 1947	25.700	47,4	3.638	12,8	137.851	50,2	20.428	14,9
» » 1948	30.357	56,0	3.860	16,2	173.802	63,3	21.942	21,8
» » 1949	33.253	61,4	3.604	17,2	191.233	69,6	17.338	20,8
» » 1950	34.986	64,6	3.529	18,4	204.686	74,5	17.110	24,5
» » 1951	35.836	66,1	3.687	20,1	209.136	76,2	17.975	27,5
» » 1952	36.356	67,1	3.713	20,8	211.808	77,1	17.895	28,5
Al 30 aprile »	36.034	66,5	3.767	20,7	210.129	76,5	18.132	28,1
» 31 maggio »	36.118	66,7	3.769	20,9	210.566	76,7	18.185	28,4
» 30 giugno »	36.138	66,7	3.767	20,9	210.669	76,7	18.137	28,4
» 31 luglio »	36.168	66,7	3.769	20,9	210.825	76,8	18.149	28,5
» 31 agosto »	36.200	66,8	3.771	21,0	210.992	76,8	18.139	28,5
» 30 settembre »	36.240	66,8	3.776	21,0	211.200	76,9	18.167	28,7
» 31 ottobre »	36.279	66,9	3.762	21,0	211.403	77,0	18.096	28,6
» 30 novembre »	36.317	67,0	3.724	20,8	211.603	77,1	17.896	28,4
» 31 dicembre »	36.356	67,1	3.713	20,8	211.808	77,1	17.895	28,5
Al 31 gennaio 1953	36.397	67,2	3.705	20,8	212.023	77,2	17.855	28,5
» 28 febbraio »	36.462	67,3	3.680	20,8	212.363	77,3	17.725	28,5
» 31 marzo »	36.555	67,5	3.649	20,7	212.842	77,5	17.570	28,5
» 30 aprile »	36.657	67,6	3.568	20,4	213.361	77,7	17.155	28,0

(1) in rapporto al totale dei danneggiati. — (2) in rapporto ai colpiti non ancora ricostruiti.

**Costruzione di fabbricati nel Comune di Genova**  
(vani)

M E S I	NUOVE COSTRUZIONI			RICOSTRUZ. SOPRAELEV. AMPLIAM.			
	Progetti approvati	Opere iniziate	Opere eseguite	Progetti approvati	Opere iniziate	Opere eseguite	
Vani utili	1949	5.802	7.156	1.513	2.848	1.429	1.307
	1950	13.917	9.610	5.864	4.123	1.313	3.851
	1951	15.901	12.445	8.834	2.852	1.268	1.841
	1952	15.505	12.453	7.809	943	385	1.813
Vani accessori	1949	2.993	3.793	722	1.394	718	529
	1950	8.651	5.406	2.873	2.471	839	1.661
	1951	11.110	8.931	4.467	1.894	684	816
	1952	10.420	8.305	4.011	662	235	1083
Altri vani	1949	587	2.042	85	194	104	39
	1950	1.426	871	453	302	46	197
	1951	2.026	1.548	972	242	67	115
	1952	1.274	1.235	832	119	32	442
<i>Totale</i>	1949	9.382	12.991	2.320	4.436	2.251	1.875
	1950	23.994	15.887	9.190	6.896	2.198	5.709
	1951	29.037	22.924	14.273	4.988	2.019	2.772
	1952	27.199	21.993	12.652	1.724	652	3.338
Gennaio	1952	1.300	873	171	—	112	346
Febbraio	»	1.541	2.995	668	159	2	128
Marzo	»	3.774	1.735	972	132	—	229
Aprile	»	1.638	2.838	835	148	47	562
Maggio	»	463	2.836	1.477	97	58	269
Giugno	»	3.308	2.852	987	164	164	545
Luglio	»	3.793	1.713	1.320	371	28	—
Agosto	»	856	1.361	686	80	44	87
Settembre	»	1.268	1.625	3.336	106	98	240
Ottobre	»	2.424	1.250	902	323	86	303
Novembre	»	3.488	1.436	613	110	6	—
Dicembre	»	3.346	479	685	34	7	629
Gennaio	1953	1.401	835	3.299	168	100	1.154
Febbraio	»	2.605	1.608	899	361	20	144
Marzo	»	1.144	740	1.619	195	100	207
Aprile	»	3.153	857	1.108	220	—	18
<i>Totale</i>		8.303	4.040	6.925	944	220	1.523
Vani utili		4.653	2.370	4.147	545	142	991
» accessori		3.171	1.490	2.475	350	76	483
Altri vani		479	180	303	49	2	49
<i>Totale</i>		8.303	4.040	6.925	944	220	1.523

**Industria della maglieria**

L'attività di questo settore fu piuttosto limitata a causa dello scarso interessamento da parte del mercato.

Stazionario il prezzo dei cotone; sostenuto quello delle lane; difficoltà negli incassi.

La situazione, nel suo complesso, si presenta poco favorevole.

**Industria della carta**

Il mercato continuò ad essere depresso e l'attività fu pari al 70-75% della potenzialità degli impianti.

Regolare l'approvvigionamento delle materie prime; stazionari i prezzi; tendenti al ribasso le quotazioni dei prodotti; lenti e difficili i pagamenti da parte della clientela; normale il fido bancario.

**Industria grafica e cartotecnica**

Nel mese in esame la situazione di questo settore rimase invariata; l'attività fu pari al 70% della potenzialità degli impianti. Gli ordini pervennero in quantità normale e l'afflusso si stabilizzò non prevalendosi particolari ragioni internazionali e interne per stimolare gli acquisti.

Le materie prime furono disponibili a prezzi che hanno raggiunto i limiti del giugno 1950, sui quali tendono a stabilizzarsi. La produzione estera offre possibilità di rifornimenti a prezzi inferiori del mercato nazionale.

L'attuale situazione internazionale determina un mercato fiacco e le limitate richieste rendono disponibile un maggior quantitativo di materie prime. I cui prezzi, pur avendo raggiunto limiti assai bassi, si mantengono stazionari, con tendenza al ribasso.

Le scorte sono in diminuzione perché le previsioni di ribassi sia pur limitati dei prezzi, consigliano un atteggiamento prudentiale.

La mano d'opera è quasi totalmente occupata; vi è sempre richiesta di specialisti, ciò che porta i salari a limiti assai superiori a quelli contrattuali, ed obbliga le ditte a sopportare dei carichi non lievi per assicurarsi gli elementi indispensabili.

Il rendimento del personale continua a risentire della deficiente preparazione tecnico-culturale.

**Industria elettrica**

Perdurò la deficienza delle precipitazioni, particolarmente accentuata sulle zone appenniniche, mentre il fenomeno fu meno intenso sull'Arco Alpino, ove perdura un manto di neve normale, il cui sgelò, in misura limitata è cominciato.

Si attende quindi l'invaso dei serbatoi, a seguito della intensificazione dello sgelò.

La situazione, nel suo complesso, è pressochè normale e, almeno per il momento, non desta preoccupazioni.

**Indice di raffronto dei prezzi in grosso e dei prezzi al minuto**

(42 merci di cui 29 alimentari — indici medi geometrici)

Base 1938 = 100

Periodo		Ingresso (a)	Minuto (b)	100 $\frac{b}{a}$
Marzo	1952	5987	6787	113,4
	alimentari . . . . .	6093	7236	118,7
	non alimentari . . . . .	5758	5885	102,2
Aprile	1952	5932	6793	114,5
	alimentari . . . . .	6069	7259	119,6
	non alimentari . . . . .	5637	5859	103,9
Maggio	1952	5936	6775	114,1
	alimentari . . . . .	6124	7281	118,9
	non alimentari . . . . .	5536	5767	104,2
Giugno	1952	5907	6741	114,1
	alimentari . . . . .	6096	7233	118,6
	non alimentari . . . . .	5505	5760	104,6
Luglio	1952	6046	6746	111,6
	alimentari . . . . .	6339	7241	114,2
	non alimentari . . . . .	5440	5760	105,9
Agosto	1952	6075	6846	112,7
	alimentari . . . . .	6399	7397	115,6
	non alimentari . . . . .	5411	5760	106,4
Settembre	1952	6236	6911	110,8
	alimentari . . . . .	6623	7498	113,2
	non alimentari . . . . .	5453	5760	105,6
Ottobre	1952	6280	6979	111,1
	alimentari . . . . .	6688	7633	114,1
	non alimentari . . . . .	5457	5716	104,7
Novembre	1952	6235	6992	112,1
	alimentari . . . . .	6629	7659	115,5
	non alimentari . . . . .	5437	5707	105,0
Dicembre	1952	6330	6955	109,9
	alimentari . . . . .	6780	7600	112,1
	non alimentari . . . . .	5430	5707	105,1
Gennaio	1953	6194	6914	111,6
	alimentari . . . . .	6609	7565	114,5
	non alimentari . . . . .	5360	5677	105,9
Febbraio	1953	6171	6901	111,8
	alimentari . . . . .	6573	7532	114,6
	non alimentari . . . . .	5360	5677	105,9
Marzo	1953	6155	6884	111,8
	alimentari . . . . .	6592	7512	113,9
	non alimentari . . . . .	5282	5665	107,2
Aprile	1953	6080	6808	111,9
	alimentari . . . . .	6560	7474	113,9
	non alimentari . . . . .	5131	5528	107,7

## Numeri indici dei prezzi in grosso

(nuova serie - base 1938 = 100) - (146 merci - indici medi geometrici)

CLASSIFICAZIONI	Marzo 1952	Aprile 1952	Maggio 1952	Giugno 1952	Luglio 1952	Agosto 1952	Settembr. 1952	Ottobre 1952	Novem. 1952	Dicemb. 1952	Gennaio 1953	Febbraio 1953	Marzo 1953	Aprile 1953
I														
1) <i>Derrate alimentari</i>	5983	5952	5965	5935	6107	6197	6355	6385	6358	6394	6286	6270	6307	6313
a) vegetali	5728	5633	5690	5733	5920	5986	6115	6135	6029	6079	6118	6143	6186	6189
b) animali	6406	6486	6421	6266	6411	6542	6749	6796	6908	6920	6559	6474	6500	6512
2) <i>Mangimi</i>	5191	5422	5307	5200	5063	5520	5793	5842	6105	6190	6279	6204	6494	6624
3) <i>Materie tessili</i>	7779	7396	6807	6790	6790	6808	6793	6816	6871	6758	6756	6777	6773	6744
4) <i>Pelli e calzature</i>	5107	4950	5106	5290	5243	5227	5175	5142	5161	5329	5195	5143	4931	4805
5) <i>Materie chim. e fertiliz.</i>	5385	5270	5222	5192	5154	5104	5091	4967	4935	4927	4906	4885	4794	4800
6) <i>Prodotti metall. e mecc.</i>	7740	7656	7441	7347	7327	7271	7223	6949	6909	6916	6904	6724	6501	6288
7) <i>Combust., lubr. e deriv.</i>	6354	6241	6016	6055	6032	5967	5918	5854	5900	5907	5907	5891	5841	5753
8) <i>Materiali da costruz.</i>	6377	6401	6402	6360	6303	6224	6192	6192	6327	6286	6293	6300	6272	6272
II														
1) <i>Materie prime</i>	7253	7053	6838	6901	6953	6924	6975	6865	6847	6878	6812	6768	6708	6613
a) vegetali	7844	7529	7440	7455	7535	7527	7698	7544	7312	7338	7381	7391	7438	7440
b) animali	6405	6205	5977	6100	6151	6100	6210	6295	6540	6644	6316	6228	6202	6056
c) minerali	7199	7155	6753	6856	6872	6836	6681	6458	6481	6460	6475	6402	6187	6021
2) <i>Materie semilavorate</i>	6075	6070	5987	5931	5907	5922	5927	5658	5856	5857	5872	5806	5756	5709
a) vegetali	5888	5885	5784	5710	5657	5715	5812	5791	5885	5891	5963	5912	5959	5971
b) animali	6111	5906	5715	5741	5864	5904	5839	5916	5981	5966	5988	5937	5874	5813
c) minerali	6180	6205	6148	6091	6064	6048	6008	5547	5822	5823	5803	5727	5626	5548
3) <i>Prodotti lavorati</i>	5596	5576	5507	5422	5508	5573	5623	5693	5705	5710	5595	5606	5578	5619
a) non alimentari	5520	5451	5286	5232	5199	5202	5088	5135	5163	5145	5058	5063	5015	5037
b) alimentari	5653	5670	5676	5567	5747	5863	6052	6143	6140	6165	6027	6043	6032	6090
Indice Generale	6252	6199	6085	6052	6073	6090	6117	5966	6070	6079	6043	6001	5954	5916

Il consumo di energia subì qualche flessione per cause di carattere stagionale.

Continuò l'integrazione di produzione termica, ma a ritmo un po' attenuato.

#### Industria degli acquedotti

Nelle 9 giornate del mese di aprile in cui si ebbero precipitazioni, si registrarono al pluviometro del lago del Gorzente mm. 60 di pioggia, quantitativo inferiore alla metà di quello medio in tale periodo.

L'invaso dei laghi alla fine di aprile era di mc. 1.462.000, il che ha provocato l'adozione di restrizioni nel servizio dell'erogazione dell'acqua alla città, che sono in atto da circa un mese.

La situazione idrica della nostra città minaccia, se non si verificherà un radicale cambiamento di tendenza delle condizioni atmosferiche, di farsi assai grave, in quanto nei mesi di maggio, giugno, luglio e agosto si verificano, in genere, scarse precipitazioni.

#### COMMERCIO INTERNO

Secondo quanto segnalato dalla locale Associazione Commercianti, in aprile le vendite risultarono stazionarie per gli alimentari, abbigliamento e tessuti, calzature, mobili e arredamento, libri; in diminuzione per le profumerie.

Quasi inesistenti le vendite straordinarie e di liquidazione, fluttuanti le vendite rateali; generalmente abbondanti le giacenze di negozio.

La rotazione della merce — normale per quanto riguarda alimentari e mobili — è giudicata lenta in tutti gli altri settori.

Il numero indice calcolato sulle vendite dei grandi magazzini (base anno 1948 = 100) risultò in aprile pari a 419,36.

#### SALARI E COSTO DELLA MANO D'OPERA

Invariati restarono in aprile i salari monetari orari medi (operai dell'industria metalmeccanica): i numeri indici calcolati da questa Camera, base anno 1948 = 1, risultano pertanto ancora pari a 79,66 e 64,16 rispettivamente per l'operaio con carico familiare e senza.

In aumento risultano i salari reali (da 159,15 a 160,78 per l'operaio con carico familiare e da 145,15 a 146,58 per l'operaio senza carico — base gennaio 1947 = 100) a seguito della diminuzione del costo della vita, registrata dal numero indice calcolato da questa Camera (da 5220 a 5169).

Immutato il costo medio orario della mano d'opera: Lire 255,92 orarie.

#### Costo della vita (base 1938 = 100)

Secondo le rilevazioni ed elaborazioni di questa Camera l'indice del costo della vita risulta nel mese di aprile 5537 (— 0,98% rispetto al mese precedente: 5592). Il capitolo « Alimentazione » è passato da 7032 a 6901 (— 1,85%), quello per l'« Abbigliamento » da 6065 a

6119 (+ 0,89%) e quello per « Riscaldamento e luce » da 4806 a 4759 (— 0,99%). Invariati gli altri capitoli.

Nei generi alimentari considerati per

il calcolo dell'indice sono state accertate, durante il mese in esame, le seguenti variazioni nei prezzi medi di aprile in confronto a quelli di marzo.

#### Mercato libero

##### AUMENTI:

Fagioli secchi bombonini . . . . . da L. 178 a L. 180 il kg.

##### DIMINUZIONI:

Burro fino centrifugato . . . . . da L. 1269 a L. 1245 il kg.  
Uova fresche . . . . . » » 35 » » 32 cad.  
Carne manzo senz'osso . . . . . » » 1100 » » 1050 il kg.  
Lardo nostrano alto . . . . . » » 430 » » 420 » »  
Concentrato doppio pomodoro . . . . . » » 350 » » 340 » »  
Formaggio grana vecchio . . . . . » » 1200 » » 1190 » »  
Formaggio da tavola (provoleone semigrasso) . . . . . » » 910 » » 885 » »

La variazione dell'indice dei prodotti ortofruttili stagionali è di — 3,18% risultante da una diminuzione del 6,18% dell'indice degli ortaggi e da un aumento dell'1,51% di quello della frutta.

ducari e conti correnti di corrispondenza con clienti (saldi passivi) presso tutte le aziende di credito operanti nella provincia era alla fine dei trimestri indicati il seguente (in milioni di lire):

1° trimestre 1947	L.	25.361
1° » 1948	»	43.871
1° » 1949	»	66.989
2° » »	»	69.999
3° » »	»	72.313
4° » »	»	72.996
1° » 1950	»	81.673

#### CREDITO

##### Depositi fiduciari e C/C di corrispondenza

Secondo i dati comunicati dalla Banca d'Italia l'ammontare dei depositi fi-

#### Anagrafe Commerciale

M E S I	Nuove iscrizioni		Provvisorie n.º	Modificazioni (1) n.º	Cessioni n.º	Cessazioni n.º
	Definitive					
	in complesso n.º	di cui ambulanti n.º				
Media mensile						
Anno 1947 .	382	50	35	313	68	84
» 1948 .	285	57	28	293	60	102
» 1949 .	304	41	24	365	55	102
» 1950 .	295	62	28	341	52	98
» 1951 .	254	39	44	324	44	88
» 1952 .	276	50	51	370	49	76
Maggio 1952 .	302	56	56	394	61	74
Giugno » .	231	55	39	372	39	51
Luglio » .	261	30	46	375	50	70
Agosto » .	208	29	39	343	35	55
Settembre » .	209	28	60	374	30	43
Ottobre » .	296	71	61	248	42	72
Novembre » .	240	25	64	370	45	74
Dicembre » .	275	53	50	347	54	76
Gennaio 1953 .	310	81	38	356	37	110
Febbraio » .	326	86	37	326	60	100
Marzo » .	294	43	52	384	31	96
Aprile » .	302	101	37	402	39	81

2° trimestre 1950	L. 89.813
3° » »	» 96.334
4° » »	» 92.702
1° » » 1951	» 96.975
2° » »	» 106.276
3° » »	» 114.250
4° » »	» 126.638
1° » » 1952	» 129.422
2° » »	» 140.122
3° » »	» 145.312
4° » »	» 154.717
1° » » 1953	» 152.366

**Borsa Valori**

Il numero indice calcolato dalla Camera di Commercio con base dicembre 1938 = 100, su 46 titoli quotati alla Borsa di Genova, che era gradualmente salito da 1967 (ultima settimana di dicembre) a 2199,2 (ultima settimana di gennaio) a 2075,8 (ultima settimana di febbraio) ed a 1952,6 (ultima settimana di marzo), andò flettendosi in aprile passando nelle cinque settimane del mese rispettivamente a 1960,8 — 1874,5 — 1894,85 — 1932,5 — 1972,25.

Tra l'ultima settimana di marzo e l'ultima settimana di aprile il rialzo medio della quota fu dell'1,01%.

Il settore dei titoli azionari, fu in

aprile caratterizzato dalla prevalenza dell'offerta e continuò la pesantezza già rilevata nei mesi precedenti. Si trattarono nel mese n. 1.243.575 azioni contro n. 1.465.575 azioni in marzo; il valore degli affari, ragguagliato ai prezzi di compenso, risultò in aprile di L. 1.533.591.000 contro L. 1.792.171.000 nel mese precedente (media mensile 1952 Lire 1.772.463.000).

In aprile si ebbero i seguenti aumenti di capitale:

S.I.P. — a pagamento da Lire 37.309.999.200 a L. 44.771.998.400 (prezzo medio diritti L. 18);

T.E.T.I. — a pagamento da L. 9 miliardi a L. 12.960 milioni (prezzo medio diritti L. 20);

S.A.D.E. — a pagamento da L. 28 miliardi a L. 33.600 milioni (prezzo medio diritti L. 20);

EDISON — a pagamento da L. 75 a L. 85 miliardi (prezzo medio diritti L. 12);

E. MARELLI — gratuitamente da L. 2500 milioni a L. 3250 milioni (prezzo medio diritti L. 155);

MONTECATINI — a pagamento da L. 56 a L. 70 miliardi (prezzo medio diritti L. 93,50).

I riporti furono ancora sistemati agevolmente e con abbondanza di danaro; invariato il tasso di riporto salvo che per le Montecatini riportate in poche partite al 5½%. I prezzi di compenso, fatte rare eccezioni, subirono una flessione rispetto al mese precedente.

Nel settore dei titoli di Stato, si ebbero scarse contrattazioni e i soli buoni del Tesoro furono oggetto di qualche richiesta con lieve ripresa nelle quotazioni. Si trattarono L. 24.450.000 per contanti.

Pure nel settore obbligazionario, non si registrarono contrattazioni notevoli: si ebbero tuttavia scambi animati per quanto riguarda le Eridania 6% e le Standard 6%.

Con il 1. aprile furono ammesse alla quotazione ufficiale le azioni privilegiate della S. Magneti Marelli e le azioni della Soc. Liguigas con sede in Milano.

**PORTO DI GENOVA**

In aprile il movimento marittimo fu ancora elevato e risultò infatti pari a 553 navi in arrivo per 1.176.901 tonn. di stazza netta.

La bandiera italiana vi partecipò con

**Protesti in Provincia di Genova di Cambiali, di Tratte non accettate e di Assegni bancari**  
(Ammontare in migliaia di lire)

M E S I	C A M B I A L I					T R A T T E N O N A C C E T T A T E				A S S E G N I B A N C A R I			
	N.	Ammont.	di cui nel capoluogo		N.	Ammont.	di cui nel capoluogo		N.	Ammont.	di cui nel capoluogo		
			N.	Ammont.			N.	Ammont.			N.	Ammont.	
Media mens. 1938	1826	1298	1684	1191									
» » 1946	367	9313	360	8944									
» » 1947	592	20907	574	20225									
» » 1948	1231	54354	1196	53484	787	50348	751	48898	350	58417	342	57781	
» » 1949	2293	105723	2200	102871	1311	75749	1252	73356	255	40105	248	39356	
» » 1950	3926	147988	3817	143766	2116	117765	2026	113864	274	32438	266	31503	
» » 1951	5074	163348	4874	157735	2679	138440	2533	133116	250	36812	245	35089	
» » 1952	5613	174565	5277	163539	3536	179488	3050	167427	267	34673	266	33155	
Aprile 1952	5142	154549	4861	146088	3035	132947	2837	126434	231	22872	201	17454	
Maggio »	5447	164311	5148	146785	3129	141586	2884	132875	192	26047	186	25344	
Giugno »	5184	165754	4930	159969	3641	154859	3398	145676	245	33213	233	31134	
Luglio »	5718	162301	5446	155799	3818	220498	3561	209981	288	27461	287	27377	
Agosto »	5371	154445	5060	145315	3710	241360	3385	227617	290	34989	290	34989	
Settembre »	5417	171802	5180	165926	3556	203124	3262	192989	280	35247	275	34086	
Ottobre »	6737	215291	6201	195520	3932	227997	3471	210176	434	44153	356	41295	
Novembre »	6182	198011	5725	183171	3515	178815	3093	166133	244	27187	240	26094	
Dicembre »	7611	271812	7026	250556	4610	223332	3958	194578	369	71240	369	71240	
Gennaio 1953	7085	234969	6513	220896	5102	236139	4478	213981	290	48781	286	48561	
Febbraio »	6190	202396	5655	189414	4984	220671	4305	195708	267	39257	260	37963	
Marzo »	7109	232197	6433	211589	5430	239029	4735	211201	301	258372	296	257185	

**Sconti e anticipazioni della Banca d'Italia**  
(in migliaia di lire)

Mesi	Sconti	Anticipazioni
Media mensile anno 1938	75.557	166.687
» » » 1946	79.291	892.093
» » » 1947	347.086	1.963.129
» » » 1948	203.128	2.856.402
» » » 1949	135.506	4.695.443
» » » 1950	149.663	6.995.286
» » » 1951	209.048	9.404.018
» » » 1952	123.140	10.629.499
Maggio 1952	141.751	8.793.936
Marzo »	128.121	11.314.100
Giugno »	273.646	9.127.492
Luglio »	76.544	10.073.260
Agosto »	244.071	8.991.248
Settembre »	34.334	12.609.431
Ottobre »	93.056	7.146.750
Novembre »	125.858	16.481.308
Dicembre »	144.869	10.976.113
Gennaio 1953	223.041	16.604.033
Febbraio »	384.534	13.750.109
Aprile »	162.540	14.644.179

**Indici del costo della vita nella Città di Genova**

Base 1938 = 100

M E S I	Alimenta- zione	Abbiglia- mento	Abitazione	Riscaldamento e luce	Spese varie	Indice compless.
Gennaio } 1949	6355	5272	500	3549	4863	4745
Luglio } 1949	6242	5437	500	3969	4779	4731
Gennaio } 1950	5980	5348	500	4069	4880	4639
Luglio } 1950	5927	5321	750	3844	5201	4613
Gennaio } 1951	6230	6055	1000	4175	5434	5038
Luglio } 1951	6230	6324	1000	4445	5944	5174
Aprile 1952	6715	6310	1250	4758	6141	5481
Maggio »	6793	6257	1250	4758	6099	5507
Giugno »	6755	6065	1250	4758	6099	5461
Luglio »	6757	6065	1250	4758	6099	5462
Agosto »	6529	6065	1250	4758	6099	5357
Settembre »	6734	6065	1250	4758	6099	5451
Ottobre »	6833	6065	1250	4758	6099	5497
Novembre »	6916	6065	1250	4796	6099	5538
Dicembre »	7015	6065	1250	4796	6099	5583
Gennaio 1953	7051	6065	1250	4796	6099	5600
Febbraio »	7054	6065	1250	4806	6099	5602
Marzo »	7032	6065	1250	4806	6099	5592
Aprile »	6901	6119	1250	4759	6093	5537

321 unità per tonn. 453.945 di stazza netta pari al 39% (marzo 39%) circa della stazza netta complessiva. Fra le navi arrivate si contano n. 82 unità passeggeri e miste e n. 471 da carico di cui 49 petroliere.

Il movimento commerciale di sbarco ed imbarco raggiunse complessivamente tonn. 704.630 contro tonn. 716.902 di marzo con una media giornaliera di tonn. 23.488 di fronte a tonn. 23.126 del mese precedente. Nei confronti del corrispondente mese del precedente anno, il movimento segna un aumento di tonn. 48.840.

La bandiera italiana vi partecipò per il 57% (marzo 53%); l'inglese e la norvegese per l'8% ciascuna; la statunitense del 6%, la germanica e la olandese per il 3% ognuna; la danese, la panamense, la spagnola, la svedese per il 2% ciascuna; l'argentina, la francese, la greca e la portoghese per l'1%.

Il movimento di sbarco fu di tonn. 604.199, pari all'86% del movimento complessivo, con una media giornaliera di tonn. 20.140 (marzo tonn. 19.880): le rinfuse ammontarono a tonnellate 463.833 con una diminuzione, rispetto a marzo, di tonn. 25.271; le merci in colli e a numero segnarono, per contro, un aumento passando da tonn. 127.165 a tonn. 140.366.

I quantitativi di olii minerali, oramai costantemente superiori al carbone, totalizzarono tonn. 170.428, con una diminuzione rispetto al mese precedente, di tonn. 41.110: il 38% provenne dai porti di Sidone e Tripoli di Siria; il 28% dai porti nazionali; il 14% dall'Arabia Saudita e dal Kuwait nel Golfo Persico; l'8% dal Centro America; il 7% da Swansea, il 5% da Costanza.

Gli arrivi di carbone fossile furono pari a tonn. 103.902, con una diminuzione di tonn. 50.294 rispetto al mese precedente. Il 41% provenne dai porti belgi ed olandesi; il 16% dai porti inglesi; il 14% dalla Sardegna; il 10% rispettivamente dalla Polonia e dagli U. S. A.; il 9% da Brema.

Fra le altre merci sbarcate figurano in primo luogo i metalli per tonnellate 73.659, delle quali tonn. 50.317 di rottami di ferro e tonn. 6.384 di rame; seguono i cereali per tonn. 43.740; i semi oleosi e grassi per tonn. 33.875, delle quali tonn. 18.472 di olii animali e vegetali; i tessuti grezzi per tonn. 33.458, delle quali tonn. 15.239 di lana e tonnellate 8.515 di cotone; i minerali metallici per tonn. 27.209; i fosfati per tonn. 25.274; i macchinari per tonnellate 6.312; il vino per tonn. 5.946; le pelli per tonn. 5.374; le banane per tonn. 4.981; il caoutchouc per tonnellate 4.821; il caffè per tonn. 4.359.

Fra le provenienze sono al primo posto i porti del Mediterraneo con il 28% seguiti da quelli del Nord Europa con il 20%; dell'Estremo Oriente ed Australia con il 15%; del Nord America e del Centro America con il 6% ciascuna; del Sud America e dell'Africa extra Mediterraneo con il 4% ognuna; il

rimanente 17% riguarda le provenienze dai porti nazionali ed è quasi esclusivamente dovuto al movimento dei combustibili.

Il movimento di imbarco fu di tonnellate 100.431, pari al 14% del complessivo con una media giornaliera di tonn. 3.348 (marzo 3246); nei confronti del corrispondente mese dell'anno precedente la diminuzione è del 4,4%.

Fra le merci imbarcate prevalgono i metalli lavorati per tonn. 12.553, dei quali tonn. 8.288 di tubi e raccordi; i prodotti alimentari per tonn. 14.307, dei quali 2.559 di vino e vermouth; le macchine e veicoli per tonn. 11.136; i tessuti e filati per tonn. 8.805; lo zinco per tonn. 1.955.

Fra le varie destinazioni figurano in primo luogo i porti del Mediterraneo e del Nord America con il 19% ciascuno; seguono quelli dell'Estremo Oriente ed Australia con il 17%; il Centro America e Pacifico con il 13%; il Nord Europa con il 7%; il Sud America e l'Africa extra Mediterraneo con il 6% ciascuno; il restante 13% rappresenta la merce imbarcata per i porti nazionali.

Il transito svizzero risultò di tonnellate 26.025 allo sbarco e di tonn. 3.718 all'imbarco per un totale complessivo di tonn. 29.743 pari al 4,22% dell'intero movimento portuale. Fra le principali merci figurano i semi oleosi per tonnellate 8.142; i cereali per tonn. 6.438; i fosfati per tonn. 3.144; il vino per tonn. 2.307; all'imbarco le macchine per tonn. 924.

Il movimento passeggeri fu di complessive 18.488 unità, delle quali 8.743 in arrivo e n. 9.745 in partenza, pari ad un transito giornaliero di n. 616 passeggeri contro 430 del mese precedente.

Il movimento ferroviario e camionistico fu rispettivamente di 23.410 carri per tonn. 315.809 di merci e di numero 23.162 automezzi per tonnellate 161.719.

L'attività delle maestranze portuali espressa in termini di giornate di lavoro, risulta la seguente:

Ramo	Operai di ruolo	Operai occasionali
Ramo Industriale	34.377	2.665
Ramo Carboni Minerali	3.967	38
Ramo Merci Varie	65.935	29.262

#### PESCA

Il prodotto ittico introdotto nel mercato del pesce di Genova è il seguente:

Marzo	1953	q.li	3.212,55
Aprile	"	"	4.028,17

#### SCIOPERI

Ecco le ore lavorative perdute nel mese di Aprile 1953:

Marzo	1953	n.	657.020
Aprile	"	"	160.400

### Quotazioni medie annuali e mensili dei noli marittimi

(Fonte delle quotazioni: Lloyd's List e Daily Freight Register)

P E R I O D O	C A R B O N E			
	Dal Regno Unito		Dal Nord Europa	
	Canale di Bristol	Costa Or. inglese	Olanda - Germania Belgio	Polonia
	Ponente Italia		Ponente Italia	
	Scellini e denari		Scellini e denari	
Media anno 1938	6/0 3/4	6/1 1/4	—	—
" " 1949	19/6 1/4	19/8 1/4	20/1 3/4	(\$ 5.90)
" " 1950	23/8 1/4	23/10 1/4	23/5 1/2	34/10 3/4
" " 1951	44/2 1/4	45/2 3/4	39/2 3/4	57/6 1/2
" " 1952	25/11 1/2	24/11 1/2	21/9 1/2	33/10 1/4
Aprile	29/2 1/2	29/6	25/3 3/4	38/
Maggio	30/4	30/	27/	38/6
Giugno	32/5 1/2	31/7 1/2	26/5 1/2	33/
Luglio	29/5	29/1 1/4	19/7 3/4	28/4
Agosto	20/2	21/2	16/9	26/3
Settembre	20/7	21/7 1/2	16/5 3/4	25/6
Ottobre	21/8 3/4	21/8	17/1	—
Novembre	22/4 1/4	22/11 —	20/9 —	30/3 —
Dicembre	22/2 1/2	22/2 —	18/4 1/4	28/6 —
Gennaio 1953	21/8 1/4 (1)	21/11 3/4	17/2 1/2	28/—
Febbraio	21/3 1/4	22/1 3/4	17/6	—
Marzo	23/1	23/2 1/2	19/8	—
Aprile	23/8	24/—	20/—	—

(1) cifra rettificata

### Fallimenti ordinari dichiarati nella Provincia di Genova

(numero)

P E R I O D O	Industria	Commercio	Altre attività	Totale
Anno 1938	30	109	35	174
" 1947	12	26	—	38
" 1948	20	38	—	58
" 1949	27	113	—	140
" 1950	26	147	12	185
" 1951	60	149	29	238
" 1952	57	145	34	236
Maggio 1952	4	14	2	20
Giugno	3	12	6	21
Luglio	6	20	2	28
Agosto	6	13	1	20
Settembre	2	9	3	14
Ottobre	1	11	6	21
Novembre	2	11	1	14
Dicembre	5	7	—	12
Gennaio 1953	6	6	2	14
Febbraio	11	2	—	13
Marzo	3	8	3	14
Aprile	—	7	—	7

Clichés forniti dalla Ditta GIANINAZZI di Genova - Via Porta Soprana, 5-7

# OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

SOC. PER AZIONI GENOVA - PORTO (MOLO GIANO)

QUALSIASI LAVORO ATTINENTE L'INDUSTRIA NAVALE MECCANICA

RIPARAZIONI

TRASFORMAZIONI

ALLESTIMENTI DI NAVI

DI QUALSIASI TONNELLAGGIO

IMPIANTI ELETTRICI NAVALI

RIPARAZIONE DI MACCHINE

E CALDAIE - ARREDAMENTI

NAVALI - LAVORI DI CARPEN-

TERIA IN LEGNO E FERRO

RICUPERI NAVALI

Telegrammi: MOLO GIANO - Telefoni: 23.969 - 25.928 - 26.744 - 25.542

C. CORRENTE POSTALE N. 4/625 • C. C. I. GENOVA N. 1474 • CASELLA POSTALE N. 1455

STABILIMENTI ELETTROMECCANICI RIUNITI

# ANSALDO-SAN GIORGIO

Società per azioni - Cap. int. versato L. 3.000.000.000

GENOVA

Sede e Direzione Centrale:

Mura di Santa Chiara, 1

GENOVA



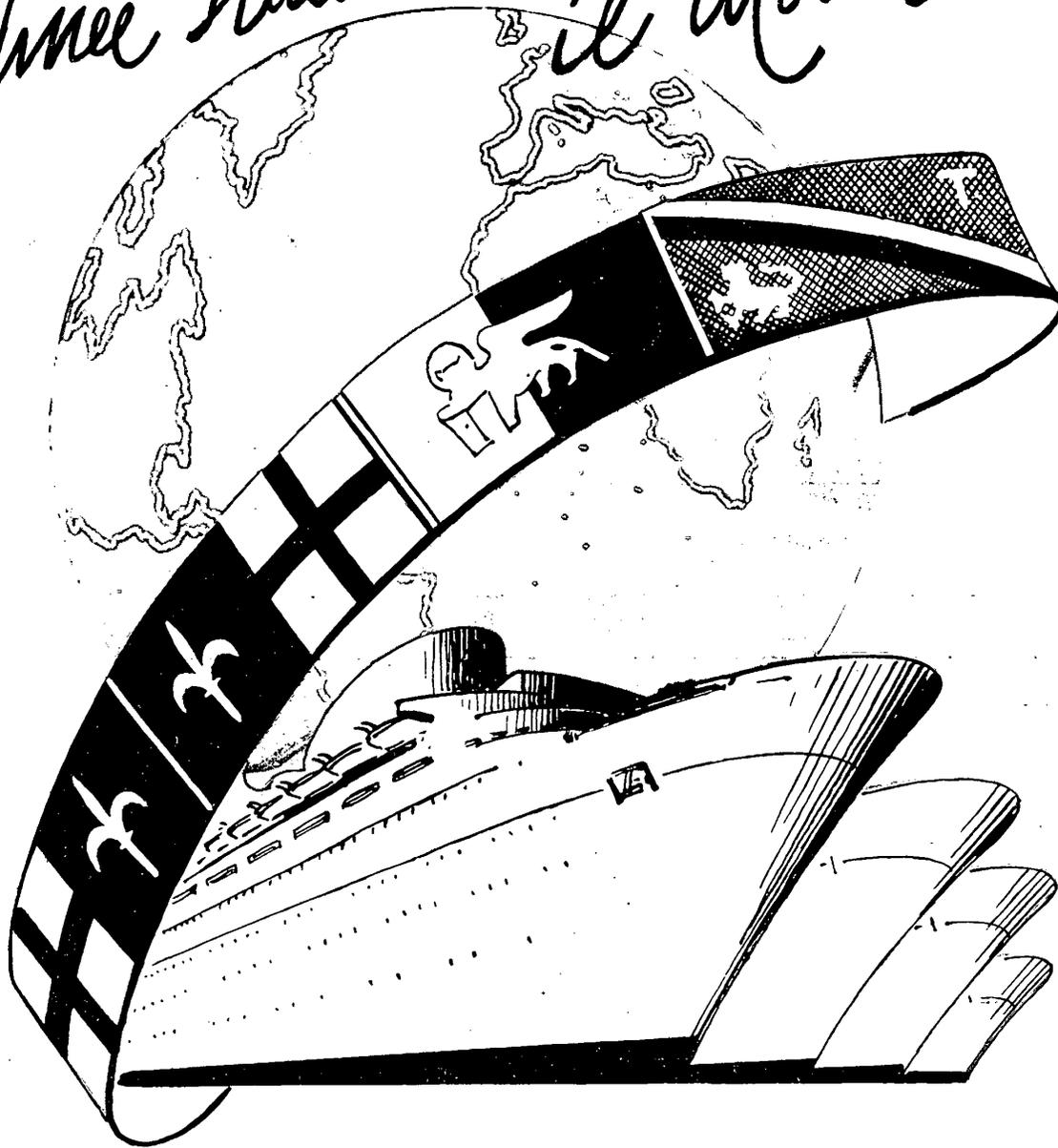
Telefono N. 586.741

Telegr.: Seras - Genova

Casella Postale 1868

Alternatori - Motori - Trasformatori - Dinamo - Cabine di conversione e di trasformazione - Raddrizzatori a vapore di mercurio in ferro e in vetro - Condensatori statici e rotanti - Saldatrici - Elettroventilatori - Equipaggiamenti elettrici completi per locomotori ferroviari, tranvie e filovie - Centrali idroelettriche complete - Comandi elettronici per motori a velocità variabile - Elettropompe - Impianti elettrici di bordo - Apparecchiatura elettrica ad alta tensione.

*Linee Italiane per tutto il Mondo*



STAT

GRUPPO "FINMARE"

**I T A L I A  
A D R I A T I C A**

**LLOYD TRIESTINO  
T I R R E N I A**

NORD - SUD - CENTRO AMERICA - ASIA - AFRICA  
AUSTRALIA - EGITTO - LIBANO - ISRAELE - GRECIA - TURCHIA  
LIBIA - SARDEGNA - TUNISI - CORSICA - NORD EUROPA